MEDDELANDE FRÅN LUNDS UNIVERSITETS GEOGRAFISKA INSTITUTION
SERIE AVHANDLINGAR Nr LXIX

STADSPLAN OCH JÄRNVÄG I NORDEN

Av Tommy Book

STUDENTLITTERATUR LUND 1974

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41545309_0024

STADSPLAN OCH JÄRNVÄG I NORDEN.

av

TOMMY BOOK

Fil.lic., mlm.

Akademisk avhandling, som för avläggande av filosofie doktorsexamen vid samhällsvetenskapliga fakulteten vid universitetet i Lund kommer att offentligen försvaras å geografiska institutionens föreläsningssal torsdagen den 16 maj 1974 kl. 10.00.

UNIV.
LEIDEN
BIBL.

Meddelanden från Lunds Universitets Geografiska Institution

Avhandlingar LXIX

S T A D S P L A N O C H J Ä R N V Ä G I N O R D E N

av

Tommy Book

Lund 1974

UNIV.
LEIDEN
BIBL.

© Tommy Book 1974
Printed in Sweden
Studentlitteratur
Lund 1974

Rahms i Lund
ISBN 91-44-10701-3

INLEDNING.

A. Stadens funktionella delar.

Staden består av ett antal funktionella delar av olika storlek och form. Dessa delar är inbördes mer eller mindre beroende av varandra. Om en yta inom en stad exempelvis tas i anspråk av en viss aktivitet behöver detta ej endast medföra effekter inom detta område genom att andra aktiviteter hindras från att slå sig ned där, utan den befintliga markanvändningen kan också komma att bli en spärr inom de omgivande områdena för andra aktiviteter. Men det kan även bli en motsatt effekt i det att den tillkomna aktiviteten får karaktären av attraktionspol för andra typer av markanvändning. Även en mycket begränsad yta med speciella funktioner kan alltså beträffande både markanvändning och stadsplaneutformning påverka betydande ytor inom stadsområdet.

Väl koncentrerade element (ex. parker) kan visserligen ha haft en splittrande effekt på stadens markanvändningsbild, men denna effekt har i huvudsak haft lokal betydelse medan de lineära elementen, och då framför allt kommunikationsytorna, kunnat påverka stora delar av stadsområdet bl.a. genom sin många gånger utpräglade karaktär av fysiska hinder (barriärer). Det, fram till andra världskriget, otvivelaktigt mest markanta lineära elementet har varit järnvägen.

Den historiska utvecklingen.

Här följer en kort redogörelse för den historiska utvecklingen av städernas funktionella ytor och även den roll som dessa ytors form, storlek och belägenhet inom stadskroppen har spelat. En uppdelning har gjorts på 4 perioder (-1600, 1600-1800, 1800-50 och 1850-), dock med tyngdpunkten lagd på tiden efter 1850. Vad ett område kom att användas till berodde ofta på vilken ägarkategori marken tillhörde. Sålunda utnyttjades t.ex. under tiden fram till första världskriget donations- och kronojordarna nästan undantagslöst till offentliga ändamål medan alla typer av bostadsområden hamnade på privat mark (AMÉEN 1964). Då det för varje stad skulle fordras både specialkartor visande markägoförhållandena vid olika tidpunkter och omfattande specialstudier, kommer jag i fortsättningen att främst redovisa markanvändningen. Uppdelningen av staden i funktionella områden blir alltmer komplex

ju längre fram i tiden man kommer. En markant ökning av antalet urbana funktioner fick man först vid tiden för industrialismen.

I. Tiden före 1600.

Den nordiska staden upptog före år 1600 en mycket blygsam yta. Antalet typer av markanvändning var få. Många av städerna hade under denna period karaktären av jordbruksbyar vilket innebär att en betydande del av stadens bebyggda områden upptogs av rent agrara funktioner. Denna form av markanvändning torde ha varit väl utspridd över stadsområdet. Anknytningen till jordbruket finns f.ö. för städernas del kvar fram till industrialismen på 1800-talet.

De viktigaste rena stadsfunktionerna var fram till samma tidpunkt handel och hantverk. Handeln kunde uppdelas på marknader, som var den dominerande formen, och i de större städerna fasta handelsbodar. Någon permanent handel av betydenhet kan man ej tala om förrän på 1830-talet (PAULSSON 1950:I s. 18). Handeln var koncentrerad till torget och de omkringliggande gatorna. Hantverkarnas lokaler torde också ha lokaliserats efter vissa principer (uppdelning efter skrån). Handelsmännens och hantverkarnas bostäder var i de flesta fall belägna i samma hus som respektive produktionslokaler. Stadens rådhus placerades vid torget.

Av de hittills uppräknade funktionerna är det alltså handel, hantverk och administration som förlagts till bestämda områden i staden. En helt spontan lokalisering har det sålunda ej rört sig om. Till detta kommer sedan två typer av områden som var betydligt mer låsta, i första hand beträffande den interna men även den externa markanvändningen: kyrkomark och befästningsmark. Dessa kunde redan under denna första period utgöra en spärr för övrig bebyggelse.

II. 1600-1800.

Under period II ägde ett stort antal stadsgrundningar rum och dessa nya städer byggdes efter fastställda regelbundna planer till skillnad från medeltidens spontant eller åtminstone till synes spontant utvecklade struktur.

Vi har att göra med i stort sett samma uppsättning stadsfunktioner som under föregående period, men trots att några markanvändningskartor ej finns

för dessa århundraden var troligen, på grund av stadsplanernas regelbundenhet, stadsfunktionerna striktare uppdelade än tidigare,

Två skäl (försvars- och handels-) låg till grund för framförallt 1600-talets stadsgrundningar. Renässansförsvarsverken var relativt arealkrävande och här sattes en definitiv gräns för stadens expansion. På de viktigare fästningsorterna upptogs avsevärda, från övriga funktioner väl avgränsade, arealer inom stadskroppen av militära funktioner (som kaserner, förråd o.s.v.) i anslutning till dessa försvarsverk.

År 1622 (handelsförordning) kom de icke befästa svenska och finska städerna att omges med tullmurar eller tullstaket. Här har vi alltså att göra med en lineär, mycket smal stadsfunktion som dock utgjorde en lika definitiv gräns för bebyggelsen som de betydligt bredare befästningslinjerna.

Under period II tillkommer ett antal handelsgårdar i städernas centra. Dessa var i många fall stora anläggningar som upptog betydande delar av kvarter. Man fick genom handelsgårdarnas placering en mer markerad cityzon, där det således blev svårare för andra stadsaktiviteter att tränga in. Hantverkarnas mindre verkstäder hamnade i en zon utanför handelsgårdarna.

III. 1800-1850.

I period III:s inledningsskede, alltså de första decennierna av 1800-talet, gavs staden åtminstone i teorin nya expansionsmöjligheter. År 1810 slopades nämligen tullmurarna och tullstaketen och vid ungefär samma tidpunkt lades, på grund av förändrad försvarsteknik, ett antal fästningar ned. Den nedlagda försvarsterrängen kvarlåg i flera fall outnyttjad till följd av det ringa befolkningstrycket utåt och den vanligaste nya funktionen blev här så småningom parkområden (se period IV).

På grund av att en stor del av arealen i åtskilliga städers omedelbara närhet var i icke-privata händer tvingades huvuddelen av invandrarna till städerna under 1800-talets första hälft att slå sig ned i själva stadskroppen (utförligt i AMÉEN 1964). Den enda bebyggelseutlöparen under perioden var de s.k. småfolksstråken utmed viktigare utfartsleder.

IV. Tiden efter 1850.

Under denna sista period kan bland de markanvändningstyper som i hög grad varit arealkrävande och bl.a. på skilda sätt påverkat bebyggelse och

stadsplan nämnas: industriområden med anslutande bostadsområden, kommunikationsytor samt grönytor.

Tidigare industriområden.

Man brukar nämna 1870-talet som det årtionde då industrialismen på allvar slog igenom i Sverige. Vid denna tidpunkt hade redan ett stort antal städer fått järnvägsförbindelse. Var nu städerna helt i avsaknad av industri under denna första järnvägsperiod? För att få svar på denna fråga har en genomgång gjorts av Ljunggrens kartverk över Sveriges städer från 1853-61.

En korrekt definition av vad som är industri i den förindustriella staden är förmodligen omöjlig att få fram. Då branschurvalet ännu omkring 1860 var mycket begränsat har jag därför valt att omnämna samtliga medtagna verksamheter: bryggerier, garverier, gjuterier, gruvanläggningar, kvarnar, mekaniska verkstäder, pappersbruk, skeppsvarv, tändsticks- och yllefabriker.

På grund av detaljrikedomen och tillförlitligheten i Ljunggrens kartverk kan man utgå från att samtliga större industriverksamheter finns redovisade (kartskalan har emellertid nödvändiggjort en hårdare generalisering för Stockholms del). Då det gäller mindre verksamheter, av typ tryckerier, föreligger dock en viss risk att dessa är medtagna i mindre städer som saknar övrig industri och utlämnade i de större städerna.

Av de vid Ljunggrens kartläggning existerande 88 städerna förekom någon form av industri (ovan nämnda branscher) inom själva kvartersbebyggelsen eller i dess kant i endast 30 städer. De två vanligaste verksamhetsformerna var här skeppsvarv (26 varv i 15 städer) och kvarnar (13 kvarnar /varav 11 belägna vid vattendrag/ i 10 städer). Kvarnar är i de flesta fall endast utmärkta med symboler och vi kan följaktligen ej få fram deras storlek. De övriga industrityperna förekommer i ett fåtal (1-3 st.). Huvuddelen av de nämnda verksamheterna upptog mycket blygsamma ytor av själva stadsområdet.

Endast fyra städer (Stockholm, Göteborg, Norrköping och Eskilstuna) hade anläggningar av sådan storlek att städerna i modern mening skulle kunna klassificeras som industristäder. Här har vi också de enda fallen av renodlade industriområden. Inventeringen ger också vid handen att en majoritet av industriverksamheterna i den förindustriella staden var lokaliserade till vattendrag (bl.a. Borås, Eskilstuna och Norrköping).

Senare industriområden.

De mindre industrier som i början var insprängda i städernas centrala delar, eventuellt som efterföljare till hantverkarnas verkstäder, flyttade senare genom en förvandling av centrum till affärs- och kontorsdistrikt, i många fall ut till renodlade industriområden i direkt anslutning till järnväg eller åtminstone med spåranslutning och i sen tid anslutning till motorväg eller annan viktig trafikled.

Industriarbetarnas bostadsområden.

I anslutning till fabriksområden som tillkom under industrialismens första årtionden byggdes omfattande bostadsområden för industriarbetarna. Denna funktionella kombination (industriområde som attraktionspol för bostadsområde) följde gamla traditioner och engelska förebilder. Detta gällde exempelvis den Helsingborgsstadsdel som visas å fig. 93. Under 1900-talet försvinner i huvudsak sambandet industri - bostadsområde, inte minst av sanitära skäl.

Järnvägen som stadselement.

Fram t.o.m. 1860 hade 14 svenska städer fått järnväg och 10 år senare var siffran 29. År 1870, när cirka 1/3 av landets städer fått järnvägsförbindelse, kan utbredningen av städernas kvartersbebyggda områden och graden av industrialisering förmodas fortfarande stämma någorlunda väl överens med kartorna i Ljunggrens kartverk. Under de följande fem åren fick ytterligare 19 städer järnväg. Man kan alltså konstatera att järnvägen i den nämnda första tredjedelen av städerna anslöts till en till invånarantal och yta blygsam ort som inte eller till mycket ringa del nåtts av industrialismen. Situationen bör ej ha varit mycket annorlunda för de städer som under de följande fem, ur järnvägsbyggnadssynpunkt synnerligen aktiva, åren erhöll järnvägsförbindelse.

Av en helt annan storleksordning och betydelse än övriga stadselement var de arealer som järnvägen själv under sitt initialskede tog i anspråk inom eller i kanten av stadsområdena. Dessa områden nämndes också av Paulsson (1950:II s. 416) som de dittills mest utrymmeskrävande gemensamhetsanläggningarna.

En järnvägssträckning inom en stad utgör naturligtvis alltid ett hinder, en barriär. Ju bredare ett spårområde är desto kraftigare blir i allmänhet

barriäreffekten. Själva bangården kom sålunda att utgöra en ansenlig barriär både ur kommunikationssynpunkt mellan stadens olika delar och ur funktionell synpunkt genom att rök och buller hindrade bl.a. uppförande av centrum- och bostadsbebyggelse på bangårdens baksida.

Samtidigt kom emellertid både bangården och järnvägssträckningarna inom staden att attrahera en mängd industrier. En speciellt stark attraktionspol blev naturligtvis i detta fall bangården om den förlades i anslutning till en hamn, vilket kom att bli den vanligaste placeringen i hamnstäder. Själva huvudpersonstationen kom också i flera fall att dra till sig vissa cityfunktioner. (Om järnvägens roll, se vidare inledningens avdelning B).

Städernas övriga kommunikationsytor.

Jämförelse järnväg - motorväg.

Mellan järnvägsdragningarna inom städerna under 1850-, 1860- och 1870-talen och motorvägsdragningarna i anslutning till städerna cirka 100 år senare kan flera klara paralleller dragas:

1. Karaktären av lineärt element, där man sålunda i båda fallen skär genom ett stort antal ägofigurer och bildar en kommunikationsmässig barriär mellan olika delar av staden.
2. Strävan efter att förlägga station, respektive anslutningspunkt till stadens gatunät så nära stadscentrum som möjligt.
3. Båda stadselementen är arealkrävande. Genom sin ofta betydligt större bredd upptar motorvägen större ytor än järnvägssträckningar, liksom motorvägsknutpunkter resp. anslutningspunkter sammantagna upptar större areal än den ursprungliga bangården och till följd därav åstadkommer svårare ingrepp i bebyggelsen. Men ställer vi dessa arealer i relation till städernas storlek nu och för drygt 100 år sedan visar det sig förmodligen att graden av ingrepp och påverkan är ungefär densamma.
4. Man kan i båda fallen tala om källor till fysisk och sanitär olägenhet om än av olika storleksordning. Bostadsområden placerades sålunda sällan direkt i anslutning till bangårdar liksom man då det gäller motorvägarna, för bullrets skull, har en bebyggelsefri zon intill väg och knut-/anslutningspunkter.

Flygplatser.

När passagerarflygplatserna byggdes under 1920-, 1930- och 1940-talen gällde här likaledes en strävan efter en så central placering som möjligt.

Den avgörande skillnaden mellan flygplatser och ovan nämnda kommunikationsytor är de förstnämndas koncentration till en stor sammanhängande yta. Detta har naturligtvis i de flesta fall givit flygplatserna en mera perifer belägenhet och de sista årtiondenas nya flygplatser eller ersättningsflygplatser för äldre har hamnat på betydande avstånd från städernas bebyggda delar och har helt upphört att vara stadselement.

Övriga markanvändningstyper.

Av de övriga markanvändningstyper som tillkommit eller bör ha ökat i antal och omfattning under slutskedet av period III och inledningsskedet av period IV kan nämnas byggnader och aktiviteter (järnvågar, magasin etc.) i samband med de hamnanläggningar av mera modern typ som tillkom i början och mitten av 1800-talet. Antalet skolor bör också ha ökat i samband med 1842 års folkskolereform. Likaså torde allmänna inrättningar, som sjukhus, ha ökat i antal och storlek under reformårtiondena i mitten av 1800-talet.

Som en alldeles speciell företeelse kan nämnas att de militära arealer som under period III frilagts och då ej tagits i anspråk, förvandlas, liksom den återstående under period IV:s inledningsskede nedlagda befästningsmarken, till i första hand parkområden, något mindre ofta till breda trafikstråk och i några enstaka fall partiellt till järnvägsområden.

De till formen lineära markområdena som tidigare utgjort en barriär för bebyggelsen, kom sålunda ej att utnyttjas för en utvidgning av stadscentrums kompakta bebyggelse, utan blev istället en grönzon mellan city och stadens utbyggnadsområden.

B. Järnvägen i stadsplanen.

Stadsplanebegreppet.

Innan avhandlingens egentliga frågeställningar presenteras skall kort redogöras för vilka funktioner som överhuvudtaget kan beröras av järnvägen och till följd härav, vilka möjligheter en järnväg har att påverka stadsplanen.

Begreppet "stadsplan" i avhandlingens titel kan ha två betydelser: 1) juridisk betydelse: d.v.s. en av myndigheter fastställd plan efter vilken bebyggelsen inom ett visst område skall ske och 2) som beteckning för en orts gatunät. För att undvika begreppsförvirring i själva avhandlingstexten har

ordet "stadsplan" då det förekommer ensamt (och ej som sammansättningsled av typ "renässansstadsplan") givits betydelsen 1). Detta gäller sålunda även i de sammanhang då "förslag", "projekt" eller motsvarande ord nämns i samband med "stadsplan". Bortsett från kapitel- och avsnittsrubriker (där båda betydelserna som en sammanfattande term förekommer utan att några missuppfattningar behöver uppstå) har i texten "stadsplan" i betydelsen 2) ersatts med ord som "gatunät", "gatumönster" o.s.v.

Under huvuddelen av den tidsperiod som Norden haft järnvägar har typ av markanvändning ofta avgjort hur pass välplanerat (enhetlig, väl utarbetad stadsplan som kunde förväntas ansluta sig till tidens stadsplaneideal) ett område inom en stad blivit.

Den markanvändningstyp där framförallt en sådan genomarbetad plantyp kom att gälla var bostadsområdena, helst då i samband med en samtidig utbyggnad av ett större område. Citykvarteren är likaledes välplanerade, men här rörde det sig oftast om mindre utbyggnader av redan existerande cityområden.

Hamn- och industriområden har först i modern tid erhållit dylika planer och järnvägen har ej spelat någon positiv roll för dessa planers utformning.

Den i detta sammanhang viktigaste frågan blir sålunda: Hur har järnvägen (den ursprungliga banan och senare tillkomna bandelar) kunnat påverka stadsplanernas och gatunätens utformning inom framförallt bostadsområdena?

Järnvägen berör ju högst begränsade delar av stadsområdet. Vi kan därför konstatera att endast en ringa del av stadsplanen har, på ett synligt sätt, kunnat påverkas av järnvägen. Detta gäller s.k. järnvägsstäder (se definition i inledningens avsnitt D). I orter som haft järnvägen att tacka för sin existens, s.k. spontanorter, kan järnvägen som första funktionella stadselement, naturligtvis i högre grad ha påverkat stadsplanens utseende bl.a. genom sin riktning.

Frågeställningar och hypoteser.

Syftet med denna avhandling är, kort uttryckt, att söka utröna järnvägens inverkan på stadsplanen under hela järnvägsepoken, dock med tonvikt på tiden före 1930 (efter denna tidpunkt är, på grund av stadsplanernas oregelbundna uppbyggnad, järnvägens påverkan svår att få fram).

Innan avhandlingshypoteserna framläggs skall huvudtyperna av påverkan (på vilka alltså frågeställningar och hypoteser bygger) diskuteras.

Järnvägens anslutningsformer.

1. Järnvägen läggs i kanten av det bebyggda området (fig. 1a).
2. Järnvägen placeras på ett visst avstånd från stadens bebyggda område (fig. 1b).
3. Järnvägen bryter in i existerande bebyggelse med ingrepp som följd (fig. 1c).

/Detta presenteras närmare i kap. 4.2./

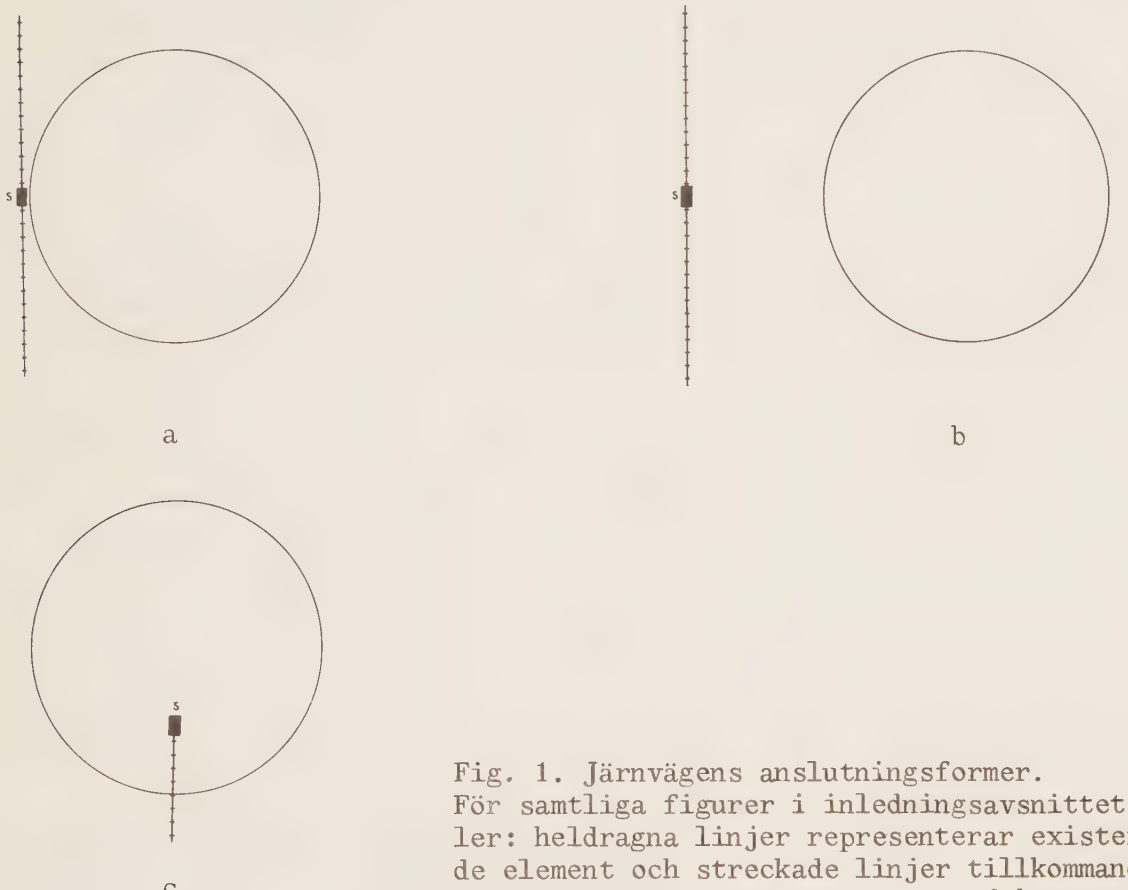


Fig. 1. Järnvägens anslutningsformer.
För samtliga figurer i inledningsavsnittet gäller: heldragna linjer representerar existerande element och streckade linjer tillkommande element. Cirkel representerar stadskroppen, S = järnvägsstation (gäller hela avhandlingen).

Järnvägens inverkan på stadsplanen.

Järnvägens inverkan på existerande stadsplan kan gälla:
a) fastställd och utbyggd stadsplan eller b) fastställd ännu ej utbyggd plan. Vi kan vidare tala om järnvägens A) direkta eller B) indirekta påverkan av existerande stadsplan. Den direkta påverkan kan gälla alla tre ovan nämnda anslutningsalternativen (dock i första hand alt. 1 och 3) medan

indirekt påverkan endast kan gälla alt. 1 och 2.

A. Direkt påverkan: Järnvägen skär här över bebyggt område eller stadsplanerat ännu ej bebyggt område (fig. 2a och 2b). Det kan här röra sig om ingrepp förorsakade av bansträckningar och bangårdar. Denna direkta påverkan kan leda till:

1. En helt ny stadsplan (gäller naturligtvis isynnerhet ett ännu ej bebyggt område) för det aktuella avsnittet (fig. 2c) eller till att
2. järnvägen fogas hjälpligt in i den existerande stadsplanen. M.a.o. planen revideras men huvuddragen bibehålles (fig. 2d). Detta alternativ gäller framförallt ingrepp i bebyggt område. Skulle alt. 1 följas hade ytterligare husrivningar varit nödvändiga. Helt naturligt är gränsen mellan alt. 1 och 2 mycket flytande (kap. 5.1., 5.3., 7.2.1., 7.2.2., 7.2.3., 8.3., 8.4.2., 8.4.3. och 8.5.).

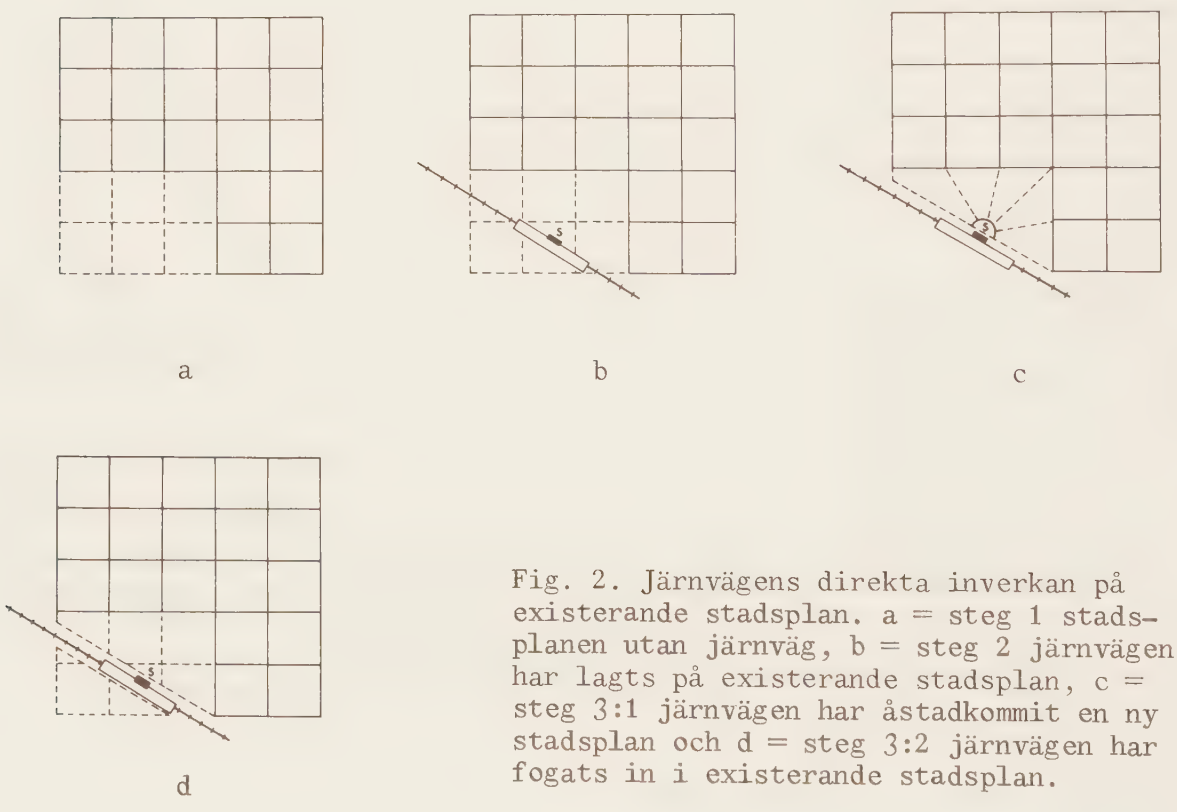
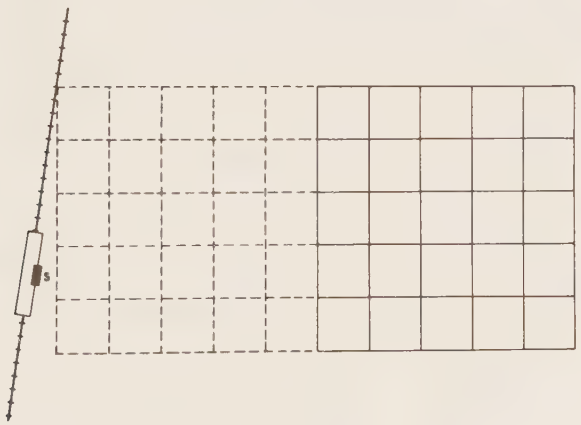


Fig. 2. Järnvägens direkta inverkan på existerande stadsplan. a = steg 1 stadsplanen utan järnväg, b = steg 2 järnvägen har lagts på existerande stadsplan, c = steg 3:1 järnvägen har åstadkommit en ny stadsplan och d = steg 3:2 järnvägen har fogats in i existerande stadsplan.

Under en längre eller kortare övergångstid kan man också tänka sig att området mellan station och stadsbebyggelse helt saknat stadsplan.

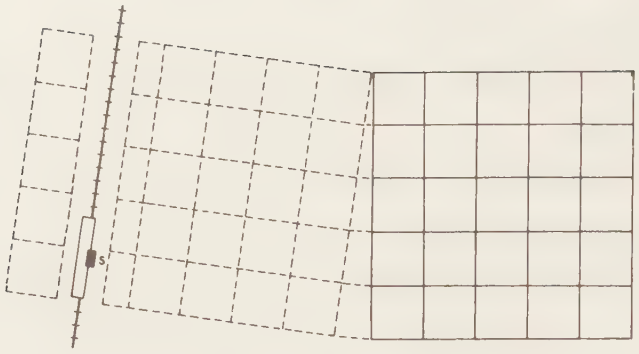
B. Indirekt påverkan: Järnvägen drages här i kanten av stadens bebyggda område /fastställd stadsplan eller på ett visst avstånd från bebyggelse/stadsplan, men kan genom sin placering trots detta föranleda en ändring av den intilliggande stadsplanen.

1. Orsaken till denna indirekta påverkan kan bl.a. vara den attraktionsförmåga som själva personstationen haft på cityfunktioner. Detta kan leda till att det på stationsbyggnadens framsida belägna området antingen helt omformas (resultatet kan då bli ungefär som den nytillkomna delen i fig. 2c) eller att åtminstone en viss revision av stadsplanen äger rum.
2. En annan form av indirekt påverkan kan tänkas äga rum i en stad där järnvägen fått en orientering som avviker från någon av gatunätets huvudriktningar. En fastställd stadsplaneutvidgning visas på fig. 3a. Man kommer emellertid att känna järnvägen som en så kraftig barriär att man är övertygad om att gatunätet ej kan fortsätta på bangårdens baksida med samma orientering som inom den bebyggda delen av framsidan. Därför ger man alltså upp den existerande gatuorienteringen ett "steg" tidigare än nödvändigt och omorienterar istället stadsplanen efter bansträckningen (fig. 3b). (Kap. 8, 10, 11, 12 och 13.)



a

Fig. 3. Järnvägens indirekta inverkan på stadsplanen. a = järnvägen som stadsplanebarriär.



b

Fig. 3. Järnvägens indirekta inverkan på stadsplanen. b = stadsplanen omorienterats efter järnvägen.

Hypoteser och frågeställningar.

1. En av huvudavsikterna med avhandlingen är att studera förhållandet mellan järnvägarnas räta och svängda linjer och det geometriska mönstret hos det i en stadsplan ingående gatunätet.

   a. Järnvägen består av räta och svängda banelement; i städernas centrala delar (i närheten av stationen) framförallt räta.
   Dessa banelement skall sålunda anpassas till en viss tidsperiods förhärskande stadsplaneideal. Under 1800-talet förekom nästan uteslutande räta gatusträckningar, medan den svängda linjen i hög grad kännetecknar stadsplanen under tiden 1900-1930. Den moderna stadsplanen, som är mer funktionellt betingad och samtidigt mer terränganpassad, kan i de flesta områden sägas utgöra en kombination av rät och svängd gatulinje.
   Frågan om järnvägens anpassning till eller påverkan av dessa gatuelement behandlas dels separat i kap. 10 och 11, dels i större sammanhang i kap. 5 och 7. Följande starkt förenklade hypoteser kan ställas upp för 1a:

   I. Den bästa anpassningen stadsplan/järnväg erhölls under 1800-talet, då den räta linjen dominerade stadsplanen. Stadens bebyggelse sträckte sig ju framförallt längs den räta bandelen. I de fall järnvägen löpte parallellt med någon av gatunätets huvudriktningar (fig. 4) åstadkoms minst negativ påverkan.

   II. Den yttre svängda bansträckningen kan antagas vara helt oförenlig med den rätvinkliga stadsplanen. Den bästa anpassningen borde

då erhållas under perioden 1900-1930, då stadsplanen innehöll en mängd svängda element (fig. 5).

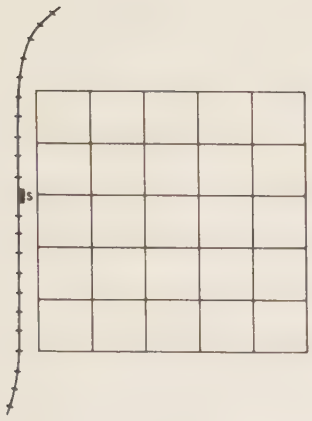


Fig. 4. Järnvägens anpassning till rätvinklig stadsplan.

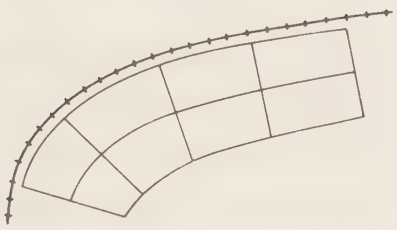
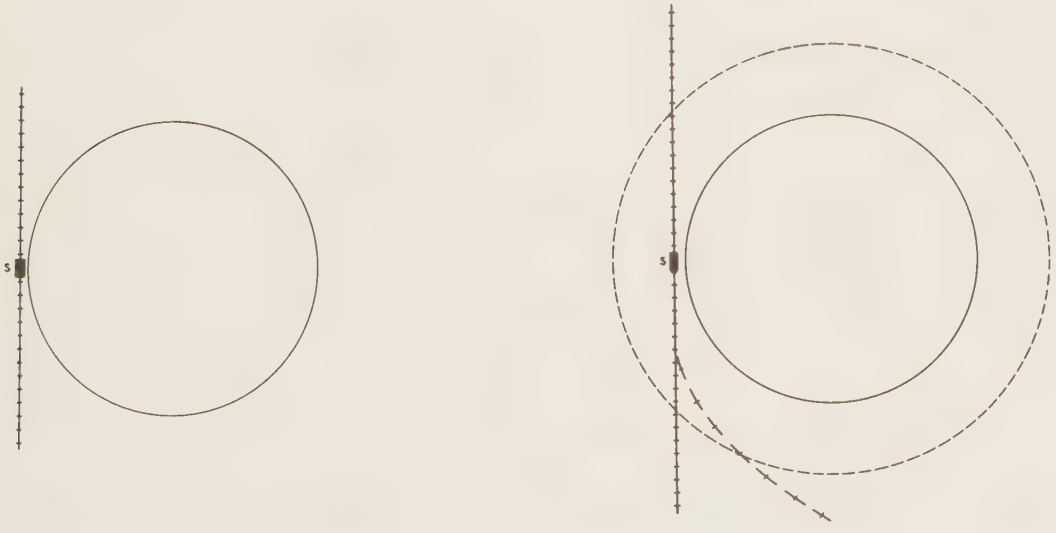


Fig. 5. Järnvägens anpassning till stadsplanens svängda gatulinje.

b. Som tidigare konstaterats var majoriteten av Nordens städer mycket små vid tidpunkten för den ursprungliga järnvägsdragningen. Industrialismen medförde emellertid i de flesta fall en klar utvidgning av städernas bebyggda arealer. Om man endast tar hänsyn till detta borde alltså riskerna ha ökat för städernas senare tillkomna bandelar att förorsaka ingrepp i bebyggelse och stadsplan (fig 6a och 6b) samt (kap. 7).



a b

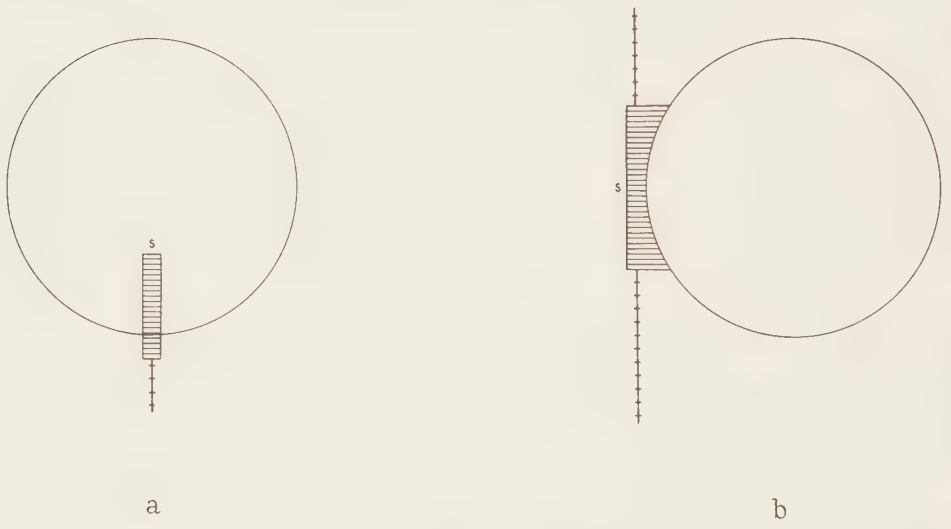
Fig. 6. a. Ursprunglig järnväg och stadskropp och b. senare tillkommen bandel och utvidgad stadskropp.

c. Projekterade, men ej förverkligade, järnvägssträckningar och bangårdar kan vidare antagas i någon mån ha påverkat separata stadsplaneavsnitt (kap. 8.4.4.).

d. I svensk och internationell litteratur omnämns järnvägsstationen som en, framförallt under 1800-talet, mycket viktig knutpunkt i staden. Paulsson (1950:II) konstaterar också vilken betydelse själva stationsbyggnaden haft för stadsplanens detaljutformning i detta planavsnitt. Med utgångspunkt från denna bedömning i litteraturen har en inventering gjorts av de nordiska stationernas (huvudstation och sekundärstation) påverkan av stadsplanen (kap. 13).

2. Vi går nu från det geometriska sambandet mellan stad och järnväg till det funktionella sambandet.

a. I kap. 3 redovisas det ursprungliga järnvägsområdets tidigare markanvändning för ett antal städer. Städernas begränsade storlek och den försiktighet varmed man anslöt järnvägen till staden har haft till följd att de rent urbana markanvändningsformerna är relativt sällsynta. Fig. 7a och b visar de områden där urbana funktioner antages ha förekommit. Det rör sig om anslutningsfallen 1 och 3 (fig. 1a och 1c), medan urbana funktioner ej är troliga i järnvägsområdets närhet i anslutningsfall 2 (fig. 1b).



a b

Fig. 7. a. och b. Områden där urbana funktioner antages ha förekommit.

b. Det visade sig i en del fall att järnvägens och bangårdens ursprungliga lokalisering med tiden kom att bli ofördelaktig bl.a. beroende på att kringliggande bebyggelse hindrade en utbyggnad av bangårdarna. Oregelbundenheten och den klart lineära utsträckningen torde ha begränsat antalet markanvändningsformer även här. De nedlagda nordiska bangårdarnas och bandelarnas nuvarande användningsområde redovisas i kap. 14.

Avhandlingen kommer i huvudsak att behandla den redan utlagda järnvägen och relativt lite diskutera varför den fått den ena eller andra detaljsträckningen. De saker som framförallt bestämt järnvägens dragning torde ha varit topografin (med all säkerhet den viktigaste faktorn åtminstone vad beträffar järnvägssträckningens huvuddrag), privata och kommunala gränser, existerande bebyggelse och inflytelserika personers vilja. En systematisk genomgång försvåras bl.a. genom en osäker dokumentation av den sistnämnda faktorn.

Expropriation.

Järnvägen viker ofta för topografiska hinder och bebyggelse medan man genom expropriation under hela järnvägsepoken haft en möjlighet att undanröja de hinder som ägogränserna kunde utgöra.
Att expropriera innebar enligt Nordisk Familjebok (1907) "ett rättsenligt förfarande hvarigenom någon av hänsyn till allmänt intresse tvingas att afstå en honom tillkommande rätt eller underkasta sig inskränkningar däri."
De första expropriationsbestämmelserna finns medtagna i 1734 års lag (och då gällde det endast landsvägar). En utvidgning till att gälla en mängd allmänna ändamål fick man genom kungliga förordningar åren 1845, 1854 och 1866 (Svensk Författningssamling).
Järnvägarna är visserligen ej direkt nämnda i någon av de tre förordningarnas uppräkningar av allmänna funktioner, men Oskar I skriver i sin dagbok den 27 nov. 1845 om expropriationslagen, att den låg honom "mycket om hjärtat såsom det första villkoret till förbättrade kommunikationer samt järnvägarnas anläggande" (OREDSSON 1969 s. 46).
Den danska expropriationslag som första gången medtar järnvägarna härrör likaledes från 1845. I Danmark krävdes dessutom en särskild lag för varje enskild bana (Salomonsens konversationslexikon 1917).

C. Litteratur.

Den rent geografiska litteraturen rörande järnvägens roll i staden är rela-

tivt sparsam. För att skapa en generell bild av denna roll har litteratur på ett antal skilda områden studerats. Genom att järnvägen i en stor del av denna litteratur behandlats som en sekundär företeelse kan litteraturbakgrunden till föreliggande avhandling sägas ha byggts upp genom sammanfogande av fragment från en mängd arbeten av skild karaktär.
Följande indelning på huvudpunkter kan göras av den för avhandlingsämnet aktuella litteraturen:

1. Litteratur där järnvägen utgör det primära elementet.
2. Litteratur där järnvägen utgör ett sekundärt, men dock viktigt, element.
3. Allmän stadsplanehistoria, där järnvägen nämns marginellt eller ej alls.
4. Stadsmonografier.
5. Korta notiser och tidskriftsartiklar rörande bl.a. stadsplanetävlingar och stadsplaneteoretiska diskussioner.
6. Publicerade och opublicerade utredningar (eller motsvarande) rörande bangårdsfrågan i ett antal städer.
7. Kartkällor redovisas separat i avsnitt D.

1a. Ekonomisk-geografiska, ekonomisk-historiska och historisk-politiska verk. Nordisk litteratur.

Det klassiska svenska verket i denna kategori är Eli Heckschers avhandling "Till belysning af järnvägarnas betydelse för Sveriges ekonomiska utveckling" (HECKSCHER 1907). Tyngdpunkten läggs här på järnvägens inverkan på befolkningsutvecklingen på landsbygden och järnvägens betydelse för utvecklingen av följande fyra typer av stationsorter: a) järnvägsknutar, b) historiska orter som har järnvägen att tacka för sin nuvarande (1907) betydelse, c) nya industriorter som uppstått vid järnvägen samt d) förstads- och villasamhällen. Vidare behandlas utförligt järnvägens betydelse för olika industrityper. Däremot uttalar sig Heckscher mycket kortfattat och försiktigt om i vilken utsträckning järnvägen påverkat den existerande staden.
En sen motsvarighet i Danmark till Heckschers verk är Aage Aagesens "Geografiske Studier over Jernbanerne i Danmark" (AAGESEN 1949). Han diskuterar först de natur- och kulturgeografiska förutsättningarna för järnvägar i Danmark och utvecklingen av järnvägsnätet. Avsnittet om järnvägens geografiska verkningar behandlar bl.a. järnvägens inverkan på städerna och dess bebyggelse (se närmare kap. 4.1.). Den största delen av Aagesens avhandling upptages emellertid av en redovisning av godstrafiken efter varugrupper.

För Danmarks del kan vidare nämnas Eiler Alkjaers "De Danske Stationsbyer" (ALKJAER 1943), i vilken redogörs för järnvägens inverkan på stationsortens näringsliv.

Sverker Oredsson redogör i sin avhandling "Järnvägarna och det allmänna" (OREDSSON 1969) bl.a. för de debatter inom riksdagen som föregick ett stort antal svenska järnvägsbyggen, enskilda och statliga.

Utomnordisk litteratur.

John R. Kellets "The Impact of Railways on Victorian Cities" (KELLETT 1969) kan liksom Heckschers verk sägas vara både ekonomiskt-historiskt och ekonomiskt-geografiskt. En uppdelning har gjorts på tre huvuddelar. Kellett behandlar i den första, allmänna, delen det politiska och ekonomiska spelet kring järnvägsbyggandet under framförallt de första järnvägsdecennierna (1830-70) i Storbritannien.

Del 2 innehåller fem case studies (Birmingham, Glasgow, Liverpool, London och Manchester, d.v.s. de fem största städerna). För varje stad redogör författaren för ägoförhållandena inom stadsområdet, konkurrensen mellan järnvägsbolagen och den kronologiska utvecklingen av järnvägssystemen. Denna del visar järnvägarnas anslutning till städer av en helt annan storleksordning än de nordiska och ett, tack vare industrialismen, helt annat socialt mönster. Kelletts bok har framförallt haft stor betydelse för mig i samband med arbetet på ett internationellt tillägg (behandlande Storbritannien, Västtyskland och Östtyskland) till föreliggande avhandling.

I del 3 studeras järnvägens inverkan på några av stadens funktionella delar (Kellett tillhör sålunda också kategorin 1c nedan).

1b. Jubileumsskrifter.

En mycket stor kategori ren järnvägslitteratur utgör de jubileumsskrifter som de statliga liksom huvuddelen av de privata järnvägsbolagen utgivit. Dessa innehåller främst tekniska beskrivningar rörande banor och vagnmateriel, passagerar- och godsstatistik samt redovisning av organisationen. I de historiska skildringarna intar de tekniska frågorna också en viktig plats.

1c. Järnvägen som stadselement.

Nordisk litteratur.

Lennart Améens uppsats "Staden och järnvägarna" (AMÉEN 1962) redovisar med en enkel modellserie, och svenska exempel, järnvägens anslutningsmöjligheter till olika stadsplanetyper (behandlas närmare i kap. 4.1.).

Sv. Thorning Christensen studerar i sin uppsats "Jernbanerne og byplanen" (THORNING-CHRISTENSEN 1948) förhållandet stadsplanelag-järnväg.

Georg Brauners uppsats "Järnvägsstaden. Järnvägens roll i dagens samhällsplanering." (BRAUNER 1962-63) utgör ett axplock av järnvägsstäder från hela världen och de försök till modeller som här presenteras bygger i huvudsak på rent tekniska förhållanden.

Utomnordisk litteratur.

Werner Mikus' "Die Auswirkungen eines Eisenbahnknotenpunktes auf die geographische Struktur einer Siedlung - am speziellen Beispiel von Lehrte und ein Vergleich mit Bebra und Olten/Schweiz" (MIKUS 1966) torde vara en av de få rent geografiska verken i ämnet.

Som framgår av titeln rör det sig här om en case study över den västtyska järnvägsknutpunkten Lehrte. Jämförelsen mellan denna stad och järnvägsorterna Bebra (Västtyskland) och Olten (Schweiz) omfattar blott en ringa del av avhandlingen.

Mikus redogör för hur järnvägen påverkat en mängd olika stadsfunktioner. De tre orternas invånarantal låg vid tidpunkten för första banan mellan 700 och 2000 och de senaste i boken nämnda befolkningstalen låg för Bebras del på ca 7500 och för Lehrtes och Oltens del på ca 22000. Vi har alltså att göra med orter som, åtminstone i ett så stadsrikt land som Västtyskland, närmast skulle kunna benämnas järnvägsspontanorter. Det största intresset har därför i mitt fall ägnats åt Mikus' val av undersökningsobjekt samt kartornas utformning.

De problem som Mikus tar upp berörs mer generellt i Markwart Müller-Hillebrands uppsats "Eisenbahn und Städteplanung" (MÜLLER-HILLEBRAND 1950). Ur den tyska järnvägs- och stadsbyggnadslitteraturen kan vidare nämnas Kurt Leibbrands uppsats "Die Eisenbahn in der Stadtplanung" (LEIBBRAND 1947/48). Den är visserligen klart teknisk till sin karaktär, men innehåller en mängd då aktuella kostnadssiffror rörande möjligheterna till järnvägsdragning i de centrala delarna av de större städerna. Leibbrand diskuterar vidare järnvägsstationernas attraktionskraft på bebyggelsen, de svårigheter järnvägen efter andra världskriget haft att bibehålla sina centrumnära sträckningar och framhåller samtidigt vikten av att i storstäderna ha en lättillgänglig huvudpersonstation. En jämförelse görs också mellan järnvägen och olika typer av motortrafikleder som arealkonsumenter.

En mycket tidig artikel med likartat innehåll (bortsett från det sistnämnda) var Blums "Ueber die Einführung der Eisenbahnen in Grosstädte" (BLUM 1881). Olika järnvägssystem och bangårdstyper inom städerna diskuteras i Walter Krämer-Nüttels "Städtebau und Eisenbahn" (KRÄMER-NÜTTEL 1948).

Ewald Grassmann behandlar i sin uppsats "Die städtebauliche Einordnung von Bahnhofsanlagen" (GRASSMANN 1962) teorier angående den mest gynnsamma placeringen av bangårdar samt problemen kring omlokalisering av städers huvudpersonstationer.

I samtliga hittills i den utomnordiska delen av kategori 1c nämnda verk är tonvikten lagd på västtyska exempel.

Den engelskspråkiga skrift som vad beträffar titeln kommer närmast min avhandling torde vara Carroll L.V. Meeks' "Depots in the City Plan" (MEEKS 1948). Av de få ställen där "city plan" omnämns i texten framgår emellertid att hans definition av denna term är betydligt vidare än min. Meeks innefattar (liksom flera tyska geografer och planerare) snarast staden med dess olika funktionella delar.

Uppsatsen behandlar nästan enbart städer i USA och de regler som kan uppsättas för järnvägarnas anslutning till städerna gäller ett land med privata järnvägsbolag (och därav följande konkurrens) och enligt vad som framgår i texten i avsaknad av regelrätta exproprieringsmöjligheter. Dessa förhållanden har gjort att endast en bråkdel av de amerikanska städerna har centralstation (union station).

Författaren konstaterar att ju större en stad är desto ivrigare är järnvägsbolagen att finna centrala lägen för sina stationer och desto större är svårigheterna. Likaledes visas med tabell att ju större en stad är desto mindre chans har man att få en centralstation. Huvuddelen av uppsatsen upptas av en genomgång av järnvägsförhållandena inom 11 större städer i USA och det enda fallet där "city plan" behandlas enligt min definition är Washington.

En engelsk motsvarighet till AMÉEN 1962 har vi i J.H. Appletons "Railways and the Morphology of British Towns" (APPLETON 1970), där dock till skillnad från Améens undersökning enskilda städer direkt anges som modelltyper (behandlas också utförligare i kap. 4.1.).

Då jag samtidigt arbetat på denna avhandling och ovannämnda internationella tillägg har medtagits även internationell litteratur som i huvudsak använts för tillägget. Själva inledningskapitlet är i sina allmänna delar tänkt att gälla också för tillägget.

Föreliggande avhandling skall närmast hänföras till kategori 1c.

2a. <u>Teknisk litteratur (handböcker i stadsbyggnad)</u>.
<u>Utomnordisk litteratur</u>.

I denna typ av teknisk litteratur behandlas främst olika metoder att införa järnvägen i stadsplanen, utformningen av den öppna platsen framför

stationen, problemen med korsning gata-järnväg o.s.v. Man får främst genom kategorierna 2a och 2b en uppfattning om hur man från stadsplanerarhåll betraktat järnvägen, vilka järnvägselement som kan påverka stadsplanen och vilken betydelse som stadsplanebildande element man tillmätt huvudpersonstationen. Bland de klassiska tyska verken inom stadsbyggnadsområdet kan nämnas: J. Stübbens "Handbuch der Architektur" (STÜBBEN 1907) och Cornelius Gurlitts "Handbuch des Städtebaues" (GURLITT 1920).

2b. Arkitektur- och byggnadshistoria.

Bland de böcker som främst behandlar järnvägsstationen som ett arkitektoniskt element kan nämnas: Norden: Gregor Paulssons "Svensk stad" (PAULSSON 1950-53), utomnordisk litteratur: Henry Russel-Hitchcocks "Early Victorian Architecture in Britain" (RUSSEL-HITCHCOCK 1954), Carrol L.V. Meeks' "The Railroad Station. An Architectural History" (MEEKS 1956) och Mihaly Kubinszkys "Bahnhöfe Europas" (KUBINSZKY 1969).

3. Allmän stadsplanehistoria.

För att få fram stadsplaneidealen för olika perioder av järnvägsepoken har ett stort antal stadsplanehistoriska verk studerats bl.a.:

Nordisk litteratur

Gustaf Lindens "Städernas planläggning och lagstiftning i samband därmed efter 1850" (LINDEN 1923), Sverre Pedersens inledning till Norgeavdelningen i Internationella Stadsbyggnadsutställningens katalog 1923 (PEDERSEN 1923), Otto-I. Meurmans "Stadsplanerna för Finlands städer under svenska tiden" (MEURMAN 1954), Lennart Améens "Stadsplanetyper" (AMÉEN 1961), Göran Lindahls "Karlstad 1865, Stadsbyggnad för hundra år sedan" (LINDAHL 1965) och Kell Åströms "Svensk stadsplanering" (ÅSTRÖM 1967).

Utomnordisk litteratur.

Joseph Brix' "Aus der Geschichte des Städtebaues in den letzten 100 Jahren" (BRIX 1912), Thomas Adams' "Outline of Town and City Planning" (ADAMS 1935) och Rudolf Hartogs "Stadterweiterungen im 19. Jahrhundert" (HARTOG 1962).

4. Stadsmonografier.

Denna kategori innehåller stadshistoriska och stadsgeografiska verk av typ monografi. Någon generell diskussion om järnvägen som stadselement förekommer knappast i denna typ av litteratur.

5. Korta notiser och artiklar i tidskrifter rörande bl.a. stadsplanetävlingar och stadsplaneteoretiska diskussioner.

Genomgång har förekommit av följande tidskrifter (vilka årgångar som

fullständigt inventerats framgår av litteraturförteckningen.

Norden.

Danmark: Architekten, Finland: Arkkitehti/Arkitekten, Norge: Byggekunst och Teknisk Ukeblad och Sverige: Byggmästaren, Teknisk Tidskrift och Tidskrift för byggnadsteknik och ingeniörsvetenskap.

Utomnordiska tidskrifter.

Tyskland: Centralblatt der Bauverwaltung, Deutsche Bauzeitung och Städtebau. Storbritannien: Town Planning Review.

D. Undersökningsområde.

En undersökning av förhållandet stadsplan - järnväg kan utföras i form av:

1) en detaljgenomgång av ett fåtal järnvägsstäder /där det i så fall gäller att få fram järnvägens inflytande på samtliga till spårområdet anslutande stadsplaner. Här skulle eventuellt en utvidgning kunna ske så att även järnvägens relation till andra urbana funktioner behandlas/ eller
2) en systematisk genomgång av samtliga järnvägsstäder eller samtliga järnvägsstäder av en viss storleksordning inom ett större område. I detta senare fall är det endast möjligt att undersöka ett fåtal huvudpunkter.

I föreliggande avhandling har alternativ 2 valts med Norden (jfr. BOOK 1971:1) som undersökningsområde. För att få fram ett representativt urval för alternativ 1 och alltså ej enstaka case studies skulle i detta fall fordras en relativt ingående inventering av huvuddelen av järnvägsstäderna.

Norden.

Undersökningen omfattar samtliga danska, finska, norska och svenska orter som vid tidpunkten för sin första järnväg innehade stadsrättigheter, Danmark och Norge köpstadsrättigheter. Dessa orter benämns i fortsättningen järnvägsstäder.

Den viktigaste orsaken till att jag inte stannat inför ett land (Sverige) är den mellan de fyra nordiska länderna (Island saknar järnvägar) varierande utbredningsbilden av stadsplanehuvudtyperna (Danmark: till huvuddelen äldre medeltida stadsplaner, Finland: renässansplaner i majoriteten av städerna, Norge: oregelbundna, topografiskt betingade gatunät, närmast av medeltida typ + ett antal renässansplaner och Sverige: en relativt jämn fördelning av medeltida planer och renässansplaner). Man får sålunda genom att välja Norden en betydligt bättre täckning av de olika stadsplanetyperna.

Utvidgningen till att omfatta alla de nordiska järnvägsländerna innebär vidare att stadsurvalet nästan tre-dubblas, vilket kan möjliggöra ett större antal slutsatser om järnvägarnas och stadsplanernas/gatunätens beroende av

varandra. Inventeringen omfattar följande 212 nordiska järnvägsstäder, fördelade på 67 danska (exkl. det i Köpenhamns innerstadsområde ingående Frederiksberg), 32 finska, 30 norska och 83 svenska städer:

Danmark: Allinge, Assens, Bogense, Ebeltoft, Fredericia, Frederikshavn, Frederikssund, Fåborg, Grenå, Haderslev, Helsingør, Hillerød, Hjørring, Hobro, Holbaek, Holstebro, Horsens, Kalundborg, Kerteminde, Kolding, Korsør, Køge, Köpenhamn, Lemvig, Mariager, Maribo, Middelfart, Nakskov, Nexø, Nibe, Nyborg, Nykøbing/Falster, Nykøbing/Sjaelland, Nysted, Naestved, Odense, Praestø, Randers, Ribe, Ringkøbing, Ringsted, Roskilde, Rudkøbing, Rødby, Rønne, Sakskøbing, Skagen, Skanderborg, Skive, Skaelskør, Slagelse, Sorø, Store Heddinge, Stubbekøbing, Svendborg, Saeby, Sønderborg, Thisted, Tønder, Varde, Vejle, Viborg, Vordingborg, Åbenrå, Åkirkeby, Ålborg och Århus.

Finland: Björneborg, Borgå, Brahestad, Ekenäs, Fredrikshamn, Gamla Karleby, Heinola, Helsingfors, Iisalmi, Jakobstad, Joensuu, Jyväskylä, Kajana, Kaskö, Kemi, Kotka, Kristinestad, Kuopio, Lovisa, Nådendal, Nykarleby, Nyslott, Nystad, Raumo, S:t Michel, Tammerfors, Tavastehus, Torneå, Uleåborg, Vasa, Villmanstrand och Åbo.

Norge: Arendal, Bergen, Bodø, Brevik, Drammen, Flekkefjord, Fredrikstad, Gjøvik, Grimstad, Halden, Hamar, Holmestrand, Hønefoss, Kongsberg, Kongsvinger, Kragerø, Kristiansand, Larvik, Levanger, Lillehammer, Moss, Narvik Oslo, Porsgrunn, Sandefjord, Sarpsborg, Skien, Stavanger, Trondheim och Tønsberg.

Sverige: Alingsås, Arboga, Askersund, Borgholm, Borås, Eksjö, Enköping, Eskilstuna, Falkenberg, Falköping, Falun, Filipstad, Gävle, Göteborg, Halmstad, Haparanda, Hedemora, Helsingborg, Hjo, Hudiksvall, Härnösand, Jönköping, Kalmar, Karlshamn, Karlskrona, Karlstad, Kristianstad, Kristinehamn, Kungsbacka, Köping, Laholm, Landskrona, Lidköping, Lindesberg, Linköping, Luleå, Lund, Lysekil, Malmö, Mariefred, Mariestad, Nora, Norrköping, Norrtälje, Nyköping, Oskarshamn, Piteå, Ronneby, Sala, Simrishamn, Skanör-Falsterbo, Skara, Skellefteå, Skänninge, Skövde, Stockholm, Strängnäs, Strömstad, Sundsvall, Säter, Söderhamn, Söderköping, Södertälje, Sölvesborg, Torshälla, Trelleborg, Uddevalla, Ulricehamn, Umeå, Uppsala, Vadstena, Varberg, Vimmerby, Visby, Vänersborg, Västervik, Västerås, Växjö, Ystad, Åmål, Ängelholm, Örebro och Östersund.

Begränsningen till att i föreliggande avhandling endast behandla järnvägsstäder har, som synes i förteckningen ovan, lett till att ett antal små och medelstora städer (ex. ur den senare gruppen Lahtis och Esbjerg) bortfallit. Orsaken till att städer som uppstått i anslutning till en eller flera järnvägar ej medtagits kan förklaras med att dylika orter skulle kräva en annorlunda behandling. En svårighet är bl.a. att för mina syften användbara kartor vanligen saknas under ortens första årtionden. Under arbetet med min licentiatavhandling undersöktes tre järnvägsknutpunkter av denna typ: Eslöv, Hässleholm och Nässjö och några av resultaten kommer att presenteras utanför själva huvudundersökningen. Avser dock att i ett senare skede mera ingående behandla denna stadskategori. I den utelämnade gruppen återfinns också ett antal orter som vid järnvägens tillkomst var köpingar el. motsvarande och därefter relativt snabbt upphöjdes till städer.

E. Materialinsamling.

I huvuddelen av avhandlingens kapitel behandlas samtliga Nordens järnvägsstäder. I princip innebär detta att jag för varje stad studerat: 1) karta över bebyggelsens utbredning ungefär vid ursprungliga järnvägens tillkomst (en kartserie över detta har upprättats för samtliga svenska järnvägsstäder i BOOK 1971:1), 2) den vid nyss nämnda tidpunkt gällande stadsplanen, 3) de viktigare stadsplanerna under stadsplaneperiod 1 (1850-1900) och stadsplaneperiod 2 (1900-1930) /se kap. 1.6./ och 4) senaste stadskarta. Till detta kommer sedan en mängd detaljkartor, stadsplaner, stadsplaneförslag för områden som specialundersökts samt olika typer av järnvägskartor (se vidare under källor och litteratur).

För att kunna bestämma framförallt den tidigare markanvändningen för de av järnvägsbolagen exproprierade områdena inom de nordiska städerna har en inventering av expropriationskartor (med beskrivning), samt för Danmarks del ejendomskort, skett i samband med besök på:

1) Generaldirektoratet for de Danske Statsbaner, Köpenhamn.
   Tilsynet for Danmarks privatbaner, Köpenhamn.
2) Järnvägsstyrelsen, Helsingfors.
3) Hovedadministrasjonen for Norges Statsbaner, Oslo.
   Norges Statsbaners arkiv, Asker.
4) Statens Järnvägars Centralförvaltning, Stockholm.
   Statens Järnvägars Banexpedition, Malmö.

Kännedom om stads- och generalplaner, stadskartor samt ej realiserade järnvägsprojekt inom städerna har i huvudsak erhållits genom:

1) Korrespondens (bl.a. enkäter till en mängd nordiska städer) eller telefonkontakt med stadsingenjörskontor eller motsvarande institution.
2) Besök vid följande institutioner:
   Stadsingenjörskontoren (eller motsvarande) i:
   Danmark: Fredericia, Herning, Horsens, Ribe och Tønder.
   Finland: Tammerfors.
   Norge: Drammen och Halden.
   Sverige: Eslöv, Gävle, Halmstad, Helsingborg, Hässleholm, Jönköping, Karlshamn, Landskrona, Lund, Nässjö, Söderhamn, Trelleborg, Västervik, Ystad och Ängelholm.
   Avdelningen för stadsbyggnad vid Norges Tekniske Høgskole, Trondheim.
   Materialet, och då isynnerhet kartmaterialet, från ovan nämnda institutioner har sedan kompletterats med uppgifter ur bl.a. atlasverk (ex. Finland: Atlas öfver Finland 1910 och Sverige: Gustaf Ljunggrens "Atlas

öfver Sveriges städer med deras alla egor och jordar" /LJUNGGREN 1862/), geografiska handböcker (ex. Danmark: olika upplagor av Traps geografiska uppslagsbok över Danmark och Daniel Bruuns "Danmark - Land og Folk" /BRUUN 1919-21/), resehandböcker, stadsmonografier och uppslagsverk.

F. Svårigheter och osäkerhetsfaktorer.

Det stora antalet undersökningsobjekt (212 städer i fyra länder) har naturligtvis omöjliggjort en 100-procentig täckning. De största svårigheterna och de enligt min mening viktigaste osäkerhetsfaktorerna skall här nämnas.
A. För att få fram kartor och uppgifter rörande framförallt stadens utbredning vid tidpunkten för första järnvägen, vid viktigare banutbyggnader eller stationsflyttningar samt senaste kartläggning har korrespondens och telefonkontakter förekommit. Svarsfrekvensen på brev har i allmänhet varit mycket hög. Någon procentsiffra kan dock ej anges, då det ej rört sig om en enhetlig enkät utan i en del fall korta och i andra fall omfattande frågor. Ovannämnda kompletteringsförfarande tillsammans med studium av respektive järnvägsbolags fastighetskartor har naturligtvis trots allt kommit att medföra vissa begränsade brister i materialet, inte minst genom väsentligt olika förfarande hos olika järnvägsbolag vid uppgörande av expropriationskartor för bandelarna. För Finlands och Sveriges del redovisas exempelvis oftast på dessa kartor kringliggande bebyggelse medan detta saknas för Danmarks och Norges del. Ett problem är också de fall då kartorna ajourförts.
B. En komplicerande faktor har vidare varit att praxis saknas vid arkivering av nedlagda privata järnvägsbolags kartmaterial.
C. Kartornas varierande detaljrikedom (och detta gäller framförallt kartor som ej hämtats från stadsingenjörskontor /el. motsv./) har i en del fall försvårat bestämningen av stadsbebyggelsens utbredning vid olika tillfällen. Brister i teckenförklaringen kan också omöjliggöra tolkningen av vissa kartavsnitt som innehåller punkterade eller streckade linjer visande olika typer av projekt.
Vad beträffar avhandlingens kartor, skulle det naturligtvis varit önskvärt om dessa presenterats i enhetliga skalor och så långt möjligt utförts i samma manér. Det rör sig dock om så skilda karttyper (från detaljkartor till översiktskartor) att man, även med ovannämnda målsättning, skulle tvingas till flera skalor. Egna, tidigare publicerade, kartor återges (av kostnads- och tydningsskäl) i befintlig skala. Kartor i serier redovisas självklart i samma skala, för att direkta jämförelser skall kunna göras. För kartor visande järnvägens påverkan av större stadsplaneavsnitt har strävan varit

att få fram en enhetlig skala (1:10 000). Kartornas många gånger extremt långsträckta form (tack vare uppbyggnaden kring järnvägen) har emellertid i flera fall utgjort ett hinder.

Aktnummer för kartor från stadsingenjörskontor el. motsv. och järnvägsbolag anges endast i undantagsfall. En redovisning av dessa beteckningar skulle, speciellt i avsnitt som bygger på åtskilliga kartor, göra texten alltför tung. Vidare saknas överhuvudtaget aktnummer på ett antal, efter enkäter erhållna, kopior av begränsade stadsplaneavsnitt. Till detta kommer de på stadsingenjörskontoren undanlagda kartorna med inaktuella aktnummer eller helt i avsaknad av dylika. Arkivorter för ovannämnda kartor framgår tydligt (på stadsingenjörskontoren oftast ordnade i tidsföljd och på järnvägsbolagen efter bandelar), däremot redovisas i avhandlings- eller figurtexterna källorna för de kartor som hämtats ur böcker och tidskrifter.

D. En annan svårighet har varit kartmaterial, till vilket man refererat i litteraturen, men som av skilda anledningar ej längre finns bevarat i städernas arkiv.

KAP. 1. KORT STADSPLANEHISTORIK ÖVER DE NORDISKA LÄNDERNA.

1.1. Inledning.

Detta relativt fristående kapitel är avsett att vara en kort allmän historik över stadsplaneringen i de nordiska länderna med tonvikt lagd på tiden mellan 1800 och 1930. Genom att dessa länder haft olika stadsplane- och byggnadslagstiftning har järnvägen också haft något olika möjligheter att inverka på stadsplaneringen. Det är först under de senaste årtiondena som vi fått likartade planeringsinstitut i de fyra länderna med region-, general- och stadsplaner som huvudtyper. Denna sammanställning skall endast ligga till grund för diskussionen om förhållandet stadsplan-järnväg i senare kapitel och följaktligen kommer järnvägens roll som stadsplaneelement här ej att behandlas.

Parenteserna i detta kapitel efter stadsplanekonstruktörernas namn hänsyftar på orter för vilka vederbörande utfört stadsplaner. Vid uppräkning av de fyra nordiska länderna har som regel bokstavsordningen tillämpats. Då emellertid Finland och Sverige, genom ett antal tidiga bestämmelser, har en ur stadsregleringssynpunkt betydligt intressantare historia har dessa båda länder i kap. 1 placerats först. Finland-Sverige kan också stadsplanehistoriskt sägas utgöra en grupp och Danmark-Norge en grupp.

Före historiken över de enskilda länderna kan allmänt sägas att de efter kontinentala mått mycket små städerna i Norden under medeltiden dominerades av den oregelbundna stadsplanetypen, vilken ju var en spontant eller till synes spontant framvuxen bebyggelseform. Man eftersträvade ofta cirkelformen för att med kortast möjliga mur eller vallanläggning innesluta hela staden. Observeras bör att året 1600 stadsplanemässigt brukar räknas som gräns mellan medeltiden och nya tiden i Norden.

1.2. Finland.

Då byggnadsmaterialet för Finlands del vanligen var trä och gatorna var ytterst smala uppstod mycket lätt förödande eldsvådor. Detta föranledde myndigheterna redan under medeltiden i den s.k. gamla stadslagen att fastställa vissa minimimått för gatornas bredd liksom för avstånden mellan husen. Dessa mått var emellertid helt otillräckliga och lagen efterlevdes dåligt. Nya stadsplanebestämmelser utfärdades av först Gustav Vasa och i dessa kan man spåra en strävan efter ökad gatubredd liksom efter en viss

rätlinjighet (syns bl.a. i hans instruktion vid grundandet av Helsingfors) och sedan bestämdes genom gästgiveristadgan 1644 att gatubredden i de nya städerna skulle vara minst 20 alnar. Dock var under 1700-talet medelbredden ännu bara 12 alnar och de smalaste gatorna ej mer än 5 alnar (MEURMAN 1954 s. 130).

År 1641 utfärdades en bestämmelse som föreskrev att alla nya städer i Finland och Sverige skulle anläggas efter helt regelbunden stadsplan och att de äldre städerna efterhand skulle regleras efter dylika planer (MEURMAN 1954 s. 131).

Huvuddelen av de nygrundade städerna i de båda länderna försågs därför under 1600- och 1700-talen med schackbrädesplaner och för de medeltida städerna fanns liknande planer färdiga i fall av eldsvåda. Ett undantag från dessa rutnätsplaner utgör Fredrikshamn (fig. 32), vilket nyuppfördes 1722 som gränsfäste mot Ryssland och blev den enda nordiska stad där det vitruvianska radialstadsidealet blev förverkligat.

Situationen i Finland omkring år 1800 var alltså den att huvuddelen av de 25 städerna var byggda efter en rutnätsplan som dock ej var fullständigt regelbunden och där gatubredden ur brandskyddssynpunkt fortfarande var otillfredsställande.

Redan i början av den ryska tiden trängde de nyklassicistiska idéerna in i Finland samtidigt som man började lägga allt större vikt vid brandskyddssynpunkterna. Från 1749 skulle samtliga stadsplaner sändas till intendentkontoret i Stockholm för godkännande och år 1810 grundades det finska intendentkontoret som kom att fungera som högsta övervakande instansen inom landet för byggnadsverksamheten och som drog till sig en mängd begåvade arkitekter bland vilka den mest kände var C.L. Engel. De stadsplaner som åstadkoms under 1800-talets första decennier var visserligen mycket regelbundna men samtidigt präglade av en tidigare saknad monumentalitet, där säkerligen den nya huvudstaden S:t Petersburg varit förebild. Samarbetet mellan arkitekten Engel och stadsplaneraren J.A. Ehrenström har resulterat i ett antal stadsplaner som bildat skola inom finskt stadsbyggande. Här kan nämnas stadsplanerna för Helsingfors 1817 /Engel och Ehrenström/, Uleåborg 1824 /Engel och Ehrenström/ samt Åbo 1828 /Engel/.

Deras idéer fördes sedan vidare av bl.a. G.T. Chiewitz (Nystad, Björneborg), C.A. Setterberg (Vasa /fig. 19/) och A. Edelfelt (Nykarleby, Tammerfors). Den kejserliga byggnadsförordning som stadfästes 1856 kan sägas ytterligare

framhäva huvuddragen i den Ehrenström-Engelska stadsplanetypen, d.v.s. den av ett antal breda esplanader uppdelade staden med sina likformiga kvarter och stora byggnadstomter, allt detta främst i brandskyddssyfte. Denna stadsplanetyp, vars skapande period upphörde omkring 1870, var emellertid i bruk till slutet av 1800-talet. Den kom sedan att hårt kritiseras av företrädare för de nationalromantiska idéerna, som menade att det endast var ett system för jorddelning helt utan estetiska värden. Vidare togs vid utläggande av dessa rutnätsplaner ringa hänsyn till topografin.

Den av Wienarkitekten Camillo Sitte år 1889 utgivna boken "Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen" ledde till en nationalromantisk tysk stadsbyggnadsskola, som enligt Åström kännetecknas av en "medeltidsinspirerad, mera informell stadsuppbyggnad med oregelbundet måleriska gatu- och torgrum och med flitigt utnyttjande av terrasser och trappor" (ÅSTRÖM 1967 s. 44). Detta innebar att man övergick till oregelbundna stadsplaner med omväxlande raka och svängda gatulinjer med en mängd torg- eller platsbildningar av varierande storlek och form.

Sina varmaste anhängare fick denna skola, som alltså strävade efter en luftig och estetisk stadsplan fjärran från de tidigare bundna och inrutade planerna, i arkitekterna B. Jung /se översikten i kap. 1.6./ (Jakobstad, Torneå, Vasa, Borgå, Lovisa, Joensuu, Åbo), E. Saarinen (Helsingfors) och L. Sonck (Tammerfors, Raumo). Bland övriga aktivt verksamma stadsplanearkitekter under denna nationalromantiska epok som för Finlands del varade ungefär 1905-1925, kan nämnas H. Lilius-V. Thomé (Kotka, Jyväskylä, Kristinestad, Nådendal), H. Andersin (Kajana, Uleåborg, Riihimäki, Jakobstad, Kuopio, Torneå, Raumo, Åbo, Nystad, Nyslott, Kemi, Björneborg /generalstadsplan/) och B. Brunila (Hangö, Kotka). Majoriteten av de finska städerna fick sålunda utbyggnadsplaner (d.v.s. stadsplaner gällande för tänkta utvidgningar av den existerande stadskroppen. Gäller det en ny stadsplan för ett område som redan är bebyggt eller stadsplanelagt används här begreppet regleringsplan) i nationalromantisk stil, omfattande stora arealer, som alltså skulle läggas till existerande rutnät, men åtskilliga planer (gäller även Sverige) kom att stanna på papperet beroende dels på städernas relativt blygsamma tillväxthastighet, dels på planernas ofta långtgående brist på realism (man överbetonade sålunda både det pittoreska /LILIENBERG 1912 s. 63/ och det monumentala).

Finland fick lokala byggnadsordningar för tätorterna 1898 och sin första stadsplanelag år 1929. Omkring 1930 upphörde den detaljplanering av större

områden som dessa äldre stadsplaner och även de första generalplanerna innebar och man övergick efterhand till översiktsplanering (dock ej i någon större omfattning förrän under 1940-talet) av typ generalplan för större områden och stadsplanen kom nu att utföras för mindre delar av staden från stadsdel till kvarter eller del därav. Detta sistnämnda gäller alla de fyra nordiska länderna. Likaså kan man i fortsättningen inte tala om en enhetlig stadsplanetyp utan bebyggelsen anpassas på ett annat sätt än tidigare till topografin.

Förteckningar över finska stadsplaner har hämtats ur framförallt: UTSTÄLLNINGSKATALOGEN 1923 och LINDAHL 1965 samt genom upplysningar från Finlands Arkitekturmuseum i Helsingfors och av Tekniska Högskolan (ark. Hagner) i Otnäs/Helsingfors.

1.3. Sverige.

En stor mängd stadsgrundningar (55 st. nu befintliga städer) ägde rum i Sverige under medeltiden, men här liksom i Finland finns relativt lite bevarat av de ursprungliga stadsplanerna på grund av de förödande eldsvådor som hemsökte städerna. Byggnadsmaterialet var till övervägande del trä. Ännu under 1800-talets första hälft var det blott Skåne, delar av Blekinge och Halland, Gotland samt de centrala delarna i Stockholm och Göteborg, som hade stenhusbebyggelse (NELSON 1921 s. 3-27).

De i kap. 1.2. omnämnda blygsamma brandskyddssträvanden i Finland under medeltiden och första delen av nya tiden gäller naturligtvis även för Sverige, då de båda länderna vid den tiden utgjorde delar av samma rike.

Renässansens rutnätsplaner nådde inte Norden förrän på 1600-talet och för Sveriges del skedde under Gustav II Adolf en mängd stadsgrundningar och ombyggnader. Det kan emellertid nämnas att man i senmedeltidens stadsplaner började närma sig rutnätet dock utan att helt övergå till räta vinklar (ex. Halmstad och västra delen av Gamla staden i Malmö).

De svenska renässansstäderna omgavs ofta av kraftiga befästningsgördlar (t.ex. Göteborg, Kristianstad och Kalmar) och ett nytt element blir de kanalsystem som på en del håll införs i stadsplanen (den s.k. holländska vattenrenässansen /AMÉEN 1961 s. 54-55/). Under detta aktiva stadsplaneringsskede, isynnerhet under perioden 1620-50, uppgjordes rutnätsplaner av likartat utseende för huvuddelen av de existerande städerna (genom 1641 års stadga, vilken omtalats i Finlandsavsnittet kap. 1.2.). Det var dock vanli-

gen endast tack vare eldsvådor som dessa sistnämnda planer kom att förverkligas. Bland de främsta svenska 1600-talsplanerna kan nämnas Erik Dahlberg, Nicodemus Tessin d.ä. och Johan Wärnschiöld.

Rutnätsplanen av 1600-talstyp kom att dominera i Sverige långt in på 1800-talet och man fick liksom i Finland under denna långa renässansperiod en mängd variationslösa och strängt schematiska stadsplaner.

Något väsentligt nytt inom svensk stadsbyggnad kom inte förrän i samband med Vänersborgs återuppbyggande efter 1834 års brand. Den stadsplan (fig. 8) efter vilken detta skedde var uppgjord av järnvägsbyggaren Nils Ericson och bestod av ett rutnät uppdelat genom en 500 meter lång och 100 meter bred centralaxel, som upptogs av torg och offentliga byggnader i sten. Detta breda stråk skulle naturligtvis först och främst tjäna som brandgata och med all säkerhet har Ericson hämtat idéen från Ehrenströms och Engels, under föregående årtionden uppgjorda, finska stadsplaner som ju innehöll esplanadsystem av brandgatstyp.

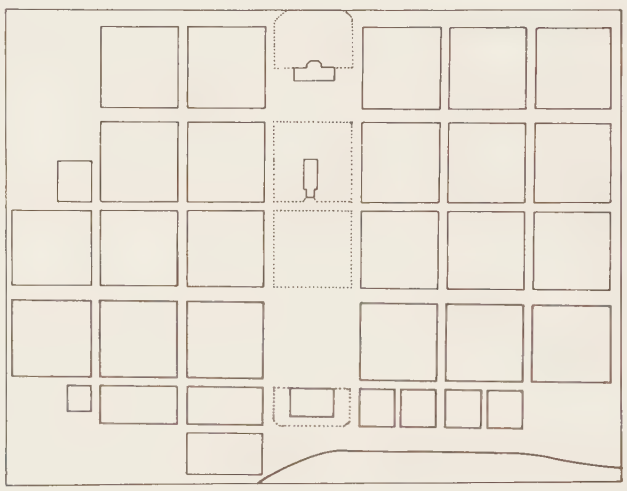


Fig. 8. Vänersborg. Nils Ericsons stadsplan från 1834. Skala 1:10 000. (Omritning efter LINDAHL 1965).

A. Edelsvärd införde i sin idealplan från 1859 järnvägsstationen som ett arkitektoniskt element i stadsplanen (behandlas i kap. 10.1.1.1.).

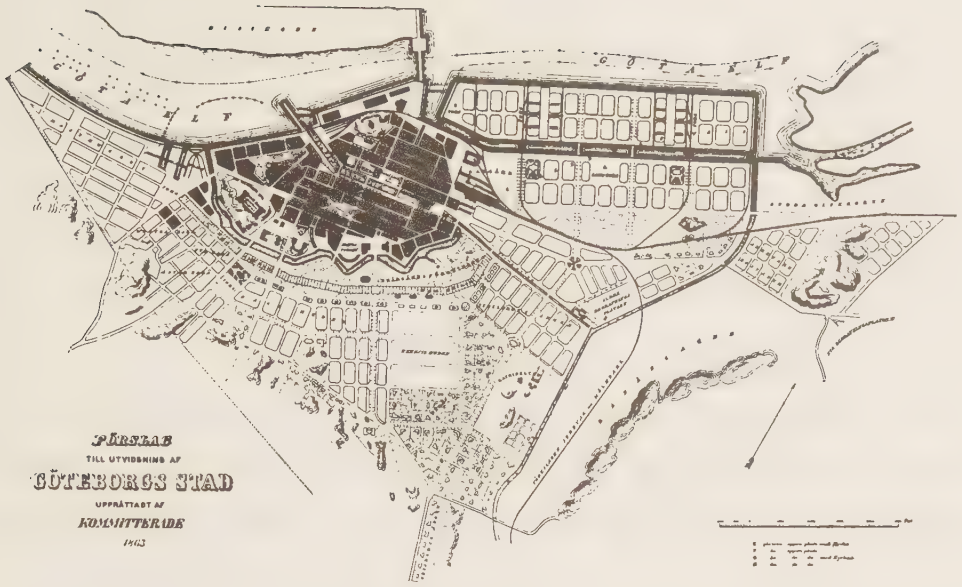


Fig. 9. Göteborg. Stadsplan från 1863, fastställd 1866. Skala 1:50 000. (Efter PAULSSON 1950:I).

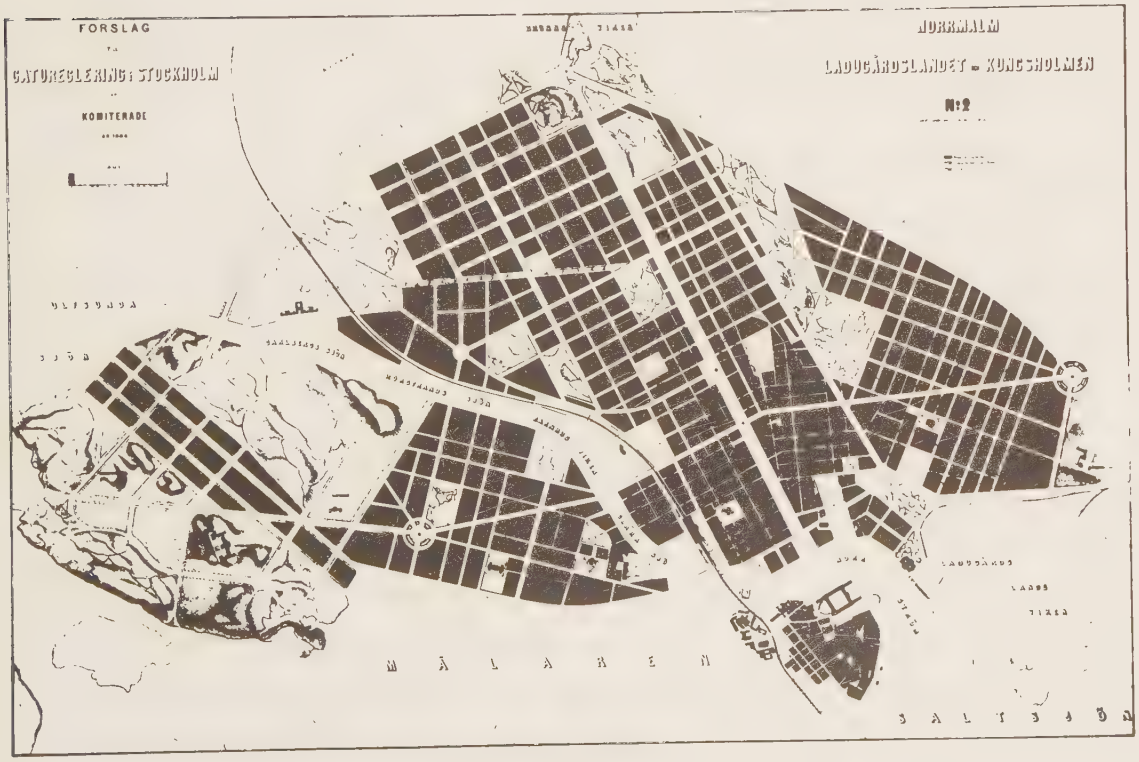


Fig. 10. Stockholm. Kommitterades förslag till gatureglering 1866. Skala 1:40 000. (Efter SELLING 1970).

Fram mot mitten av 1800-talet utvecklades en ny stadsplaneskola ute i Europa främst då efter fransk förebild och man lät t.ex. breda boulevarder skära genom existerande rutnätsbebyggelse och man lät i stil med äldre tiders radialplaner, gator stråla samman i stjärnplatser. Denna stadsplanetyp var naturligtvis mest lämpad för stora städer och de bästa svenska exemplen har vi i den stadsplan över Göteborg, som tillkom efter landets första stadsplanetävling 1862 (fig. 9) och i Alb. Lindhagens berömda stadsplan för Stockholm från 1866 (fig. 10) med en mängd boulevarder och stjärnplatser av vilka Karlaplan är den förnämsta som kommit till utförande.

För att en stadsareal skall kunna utnyttjas på bästa sätt fordras en kombination av god stadsplan och utförlig byggnadsföreskrift. De lokala byggnadsordningarna var av mycket varierande klass och därför tillsattes av Kungl. Maj:t 1855 en kommitté som skulle avge förslag till en byggnadsstadga för samtliga rikets städer. Genom 1862 års kommunallagar fick de nya kommunstyrelserna hand om regleringen av städernas bebyggelse, men en byggnadsstadga dröjde ända till 1874 och som främsta svenska förebild tjänade Alb. Lindhagen (LINDEN 1923 s. 142): "Stadsplan bör så uppgöras att han på en gång motsvarar rörelsens behof af utrymme och beqvämlighet, sundhetens fordran på ljus och frisk luft, önskligheten af största trygghet mot mer utbredda eldsolyckor samt skönhetssinnets anspråk på fritt utrymme, omvexling och prydlighet." (UR KUNGL. MAJ:TS NÅDIGA BYGGNADSSTADGA FÖR RIKETS STÄDER; GIFVEN STOCKHOLMS SLOTT DEN 8 MAJ 1874, § 12).

Den var naturligtvis inspirerad av 1856 års finska byggnadsordning, vilket inte minst bevisas av att hela 8 av de 13 städerna i Lindhagens kartverk från 1875 (mönsterblad) över föredömligt ordnade städer var finska (LINDAHL 1965 s. 34).

Byggnadsstadgan skulle enligt Lilienberg, om den blev rätt tillämpad, ha blivit våra städer till stor nytta, men nu fick istället en mängd av de mindre städerna schablonmässiga planer, som ej tog minsta hänsyn till existerande äldre planer. En stor del av dem kom dessbättre ej till utförande på grund av att de visade sig alltför dyrbara. Städerna fick ej heller den fria och luftiga utformning som var tänkt i byggnadsstadgan mycket beroende på att några preciserade och bindande direktiv angående hushöjd och bebyggelsegrad ej fanns angivna. Någon möjlighet att kontrollera detta fick man inte förrän genom 1907 års stadsplanelag, (LILIENBERG 1912 s. 62).

Vid tiden för byggnadsstadgan (1874) arbetade man alltså med 2 typer av

renässansplaner: dels den exklusiva storstadsmässiga Lindhagen-typen (fig. 10) (den modifierade renässansens 2:a steg enligt Améen /1964/) från vilken endast enstaka element hämtats till ett antal mindre städers planer och dels den mera konventionella rutnätsplanen med sina i rutnätet ingående esplanader, som alltså för Sveriges del inleddes av Ericsons Vänersborgsplan (fig. 8). Den kanske mest betydande stadsplanearkitekten i denna sistnämnda grupp var den ovan omtalade finske arkitekten Chiewitz' lärjunge P.G. Sundius (bl.a. Sundsvall, Jönköping, Söderhamn och Halmstad).

De båda svenska arkitekter som först anammade Sittes idéer var P. Hallman (se översikten kap. 1.6.) och Fr. Sundberg och genombrottet kom, liksom i Finland (Tölöplanen i Helsingfors) i samband med en stadsplanetävling. Här gällde det Göteborgs stadsplan år 1900. Tävlingen vanns av Hallman-Sundberg.

Vi fick nu istället oregelbundna planer, där den öppna bebyggelsen kännetecknades av den svängda linjen och den slutna bebyggelsen av raka gatulinjer. Oregelbundenheten och det pittoreska kom, som ovan nämnts, enligt Lilienberg att överbetonas (LILIENBERG 1912 s. 63).

Under tiden 1900–1920 tillkom det stadsplaner i en mängd svenska städer i denna stil som ofta blivit kallad nationalromantisk. Dessa stadsplaner omfattade i många fall så stora arealer och var så pass långsiktiga att de lika väl skulle kunna karakteriseras som mycket detaljerade generalplaner. Därför har liksom i Finland endast en begränsad del av dessa planer blivit utförda. En bidragande orsak till det stora antalet stadsplaner under perioden 1900–1920 var tillkomsten av 1907 års stadsplanelag.

Förutom Hallman och Sundberg kan från denna period nämnas A. Nilsson (bl.a. Eslöv, Lund, Malmö och Ystad) och Alb. Lilienberg (bl.a. Göteborg och Jönköping).

I slutet av 1920-talet nådde funktionalismens idéer Sverige och de slutna kvarteren fick vika för den öppna bebyggelsen och stadsplanen började under denna tid få en annan karaktär. (Se vidare kapitelinledningen 1.1. och avsnitt 1.2.)

Fakta om svenska stadsplaner och förteckningar över dylika har förutom ovan angivna litteraturreferenser hämtats från LILIENBERG 1912, LINDAHL 1965, LINDEN 1923 och UTSTÄLLNINGSKATALOGEN 1923 samt genom upplysningar från ett antal stadsarkitekt-, stadsingenjörs- och stadsplanekontor.

1.4. Norge.

Genom de livliga sjöfartsförbindelser som existerade mellan Norge och England under medeltiden kom de norska stadsbildningarna (endast 6 st. före 1600) vid denna tid att få en del av de drag som utmärkte den engelska staden (PEDERSEN 1923 s. 64).

Den medeltida stadsplanens oregelbundenhet blev här ytterligare poängterad genom den våldsamma topografin. Landskapets kupering och de skarpt sönderskurna kusterna har satt upp hinder vid stadsbyggandet på ett helt annat sätt i Norge än i de övriga nordiska länderna och har bidragit till att de norska städerna fått en mera spridd bebyggelse.

Stadsplaneidéerna från kontinenten kom under hela nya tiden fram till 1814 till Norge via Danmark, med vilket ju Norge var i union till denna tidpunkt.

Den första norska renässansstaden (dock ej helt regelbunden) var den nygrundade fästningsorten Fredrikstad 1567.

Under Christian IV:s tid fick man ungefär samtidigt med Gustav II Adolfs stadsbyggande i Sverige en livlig stadsgrundningsperiod. Rutnätsplanerna i Kristiania och Kristiansand härrör från denna tid.

Förutom stadsgrundningar skedde en mängd regleringar av stadsplaner efter tidens idéer under Christian IV och de efterföljande enväldiga kungarna under 1600- och 1700-talen (ex. Bergen) (LORENZEN 1937 s. 229).

En föregångsman på norska stadsplaneringens område var generalen Cicignon, som ritade en storstilad plan för det nyss nedbrunna Trondheim (fig. 11) etter vilken också uppbyggnaden delvis skedde (PEDERSEN 1923 s. 66). Staden uppdelades i denna plan genom breda trädplanterade esplanader i 4 delar och vidare lades det ut brandgator (de norska städerna dominerades ju av trähus) mellan lagerbyggnader och bostäder för att ytterligare minska brandrisken hos träbebyggelsen. Inom kvarteren behöll man emellertid även efter återuppbyggnaden det medeltida krokiga gatunätet. Det var Cicignons brandgatsidé som alltså på nytt kom fram i de finska och svenska 1800-talsplanerna.

Fig. 11. Trondheim. Cicignons stadsplan från 1681. Skala 1:20 000. (Efter PEDERSEN 1923).

Att de kulturella banden med Danmark ej bröts omedelbart efter unionens upplösning 1814 syns på stadsplaneringsområdet, där den danska traditionen fanns kvar in på 1830-talet, då de stora stadsplaneregleringarna ägde rum i Oslo (bl.a. tillkomsten av Karl Johans gate genom arkitekten Linstow) (PEDERSEN 1923 s. 66).

Under tidsperioden 1850-1900 dominerar här liksom i Finland och Sverige de strikta rutnätsplanerna. Någon riksomfattande byggnadsstadga i stil med den finska och svenska tillkom emellertid ej i Norge, utan här var det endast de lokala byggnadsordningarna som gällde. Detta har lett till att flera norska städer först långt in på 1900-talet fick regelrätta stadsplaner. De utbyggnadsplaner av rutnätstyp som trots allt genom "reguleringskommisjonernas" försorg uppgjordes under denna tid var enklare och konstlösare än de finska och svenska och omfattade i många fall mindre områden. Dessa s.k. reguleringsplaner var snarare mätningsofficierares än arkitekters verk (COLDEVIN 1950 s. 509). Esplanadsystemen, som väl delvis kan sägas bryta monotonin i rutnätsplanerna, saknas i åtskilliga städer.

En komplicerande faktor i Norge liksom i Danmark var de mycket snäva stadsgränserna och de mindre möjligheterna att stadsplanera större sammanhängande arealer. En viss förbättring på denna punkt har i slutet av 1800-talet (tid-

punkten varierar från stad till stad) ägt rum genom tillkomsten av det s.k. byggebeltet, inom vilket stadsplanering av smärre område (200 meters bredd) omedelbart utanför stadsgränsen fick äga rum.

Camillo Sittes idéer nådde Norge via Sverige och man kan säga att hans stadsplaneideal slog igenom vid stadsplanetävlingen i Trondheim 1910. Ända från början var dock norrmännen mer intresserade av engelska tillämpningen (Howards' Garden City) av Sittes idéer, de s.k. trädgårdsstäderna (ex. Ullevål Hageby) (PEDERSEN 1923 s. 67-68).

Nu följde ett mycket aktivt stadsplaneringsskede i Norge och omkring 1925 hade huvuddelen av städerna fått tidsenliga stadsplaner. Planeringen underlättades nu också genom 1924 års byggnadslag, som omfattade hela riket och gav klara direktiv för stadsplanering och bebyggelse.

De mest kända norska stadsplanearkitekterna under denna period (1910-25) var Sverre Pedersen (utförde stadsplaner för mer än hälften av de norska städerna och var verksam ända fram på 1940-talet), Munthe Kaas (Haugesund, Oslo), Kr. Lange (Bodø, Tønsberg) och O. Hoff (Notodden, Stavanger). H. Andersin (Drammen /fig. 100/, Haugesund), Alb. Lilienberg (Bergen, Trondheim) och andra finska och svenska arkitekter deltog nu också framgångsrikt i norska stadsplanetävlingar.

Genom den tidigare nämnda topografin hos de norska städerna har de utförda stadsplanerna ej kunnat bli så stilbundna som i de övriga nordiska länderna och den moderna stadsplanen, som ju tar stor hänsyn till terrängen, bryter sålunda ej här på samma sätt med de äldre planerna.

I de städer, som förstördes under andra världskriget och sedan fick nyplaneras, har stadsplanerna ritats med hänsyn till den äldre planen för centrum och därför har man i flera fall fått ett rutnät, som ej avviker så mycket från det gamla. Sverre Pedersen har gjort upp nya stadsplaner för huvuddelen av de krigsskadade städerna.

Förutom från nämnd litteratur har stadsplanehistoriska fakta för de norska städerna erhållits från UTSTÄLLNINGSKATALOGEN 1923, Prof. Mohr (stadsbyggnad) vid Norges Tekniske Høgskole i Trondheim, ett antal stadsingenjörskontor samt den norska arkitekttidskriften "Byggekunst".

1.5. Danmark.

Av Danmarks totalt 81 köpstäder tillkom hela 67 under tiden före 1600, alltså under den medeltida stadsplaneperioden i Norden. Detta innebar en stadstäthet inom nuvarande Danmarks gränser på 1 stad/750 km^2. Motsvarande svenska siffra var 1 stad/10 400 km^2 (BOOK 1969 s. 154). Den medeltida stadsplanen, med sin stora oregelbundenhet, sina krokiga gator och olika stora kvarter (fig. 114), har därför kommit att bli den dominerande stadsplanetypen i Danmark. Gatunätet har mycket tack vare att byggnadsmaterialet varit sten hållit sig relativt resistent mot förändringar under århundradena.

När renässansplanen infördes i Norden i början av 1600-talet av Christian IV och Gustav II Adolf hade man sålunda olika utgångslägen bl.a. på grund av skillnaden i stadstäthet.

För att ge varje stad ett tillräckligt stort omland fick därför indragningar av köpstadsprivilegierna vidtagas samtidigt som nya städer grundades av militära skäl, framförallt som ett led i gränsförsvaret mot Sverige. Av Christian IV:s 10 stadsgrundningar ligger idag endast 3 inom det danska riket. Dessa stadsgrundningar och stadsnedläggelser redovisades ej i någon samlad stadsbyggnadsplan eller stadga av den svensk-finska typen utan det har snarare rört sig om den enväldige Christian IV:s högst privata stadsbyggnadsprogram (LORENZEN 1937 s. 15-36).

Av de 50 stadsgrundningar som gjordes i Norden på 1600-talet har 37 st. idag en helt regelbunden stadskärna. Till den sistnämnda kategorin kan av de danska städerna endast Fredericia hänföras. De stadsplaner, som tillkom under denna Danmarks viktigaste stadsgrundningsperiod, visar att man här ej krävde en fullständig regelbundenhet (som alltså den svensk-finska stadgan föreskrev). En del städer byggdes sålunda upp efter en senmedeltida plan (ej helt räta vinklar) och några efter helt oregelbundna stadsplaner (BOOK 1969 s. 156).

Några regleringssträvanden under 1800-talet i likhet med de finska, norska och svenska förekom ej i Danmark utan endast lokala byggnadsstadgor för en del städer. Frånvaron av långsiktiga planer har medfört att städerna med undantag för de allra största har byggts ut i mycket små etapper och stadsplanerna har därigenom blivit i allra högsta grad oenhetliga. Regelbundna utbyggnadsplaner har förekommit endast i Köpenhamn och Ålborg. De mycket snäva stadsgränserna har naturligtvis liksom i Norge spelat en viktig roll.

1925 fick Danmark sin första stadsplanelag, vilken samtidigt var den första stadgan för stadsreglering överhuvudtaget. Risom påpekade 1918 (något felaktigt, då ju Norge fick sin första lag på området 1924) att Danmark var det enda landet i Europa som saknade dylik lagstiftning. Att denna lag tillkom så sent har haft till följd att många danska städer saknar omfattande stadsplaner av Hallman/Jung-typ (förklaring se avsnitt 1.6.). Exempel på stadsplaner från denna period får vi i kap. 14.1.2. och fig. 124. Bland stadsplanekonstruktörerna under 1900-talets första årtionden kan nämnas E. Fischer och H. Rasmussen.

De stadsplanehistoriska uppgifterna har i detta avsnitt förutom från nämnd litteratur hämtats från: UTSTÄLLNINGSKATALOGEN 1923, tidskriften "Architekten" samt ett antal stadsingenjörskontor.

1.6. Periodindelning och översikt för Norden.

Tiden efter 1800 kan stadsplanemässigt indelas i 3 huvudperioder, vilka sedan genomgående kommer att användas i avhandlingen:

Stadsplaneperiod 1 (ca 1800-1900): Rutnätsplan efter förebild av de finska och svenska byggnadsstadgorna.

Stadsplaneperiod 2 (ca 1900-1930): Modern stadsplan av Hallman/Jung-typ (se nedan) med i huvudsak raka linjer för den slutna och svängda linjer för den öppna bebyggelsen.

Stadsplaneperiod 3 (ca 1930-): Modern terränganpassad och trafikdifferentierad stadsplan.

I de avhandlingsavsnitt, där analyser sker av järnvägens placering i förhållande till stadsplanen och påverkan på dess utformning rör det sig mestadels om:

a) de stadsplaner, som var ett resultat av 1800-talets statliga byggnadsstadgor i Finland och Sverige och de s.k. reguleringsplanerna i Norge, vilka var bestämda av lokala byggnadsordningar samt

b) de mycket omfattande stadsplaner, som framförallt i Finland, Norge och Sverige under 1900-talets tre första årtionden upprättades i huvuddelen av städerna och som här betecknats som Hallman/Jung-planer (BOOK 1970 s. 37) efter de förmodligen främsta företrädarna för denna stadsplanetyp i Sverige och Finland. En viss roll har i fall b) de första stadsplanelagarna inom respektive land spelat.

KAP. 2. JÄRNVÄGSAREALERNAS UTVECKLING INOM STÄDERNA.

2.1. Inledning.

Enligt Gregor Paulsson blev järnvägen den dittills mest utrymmeskrävande gemensamhetsanläggningen i staden (PAULSSON 1950:II s.416). Genomsnittsytan för den ursprungliga bangården i ett urval av 30 svenska städer av varierande storlek var 4,1 ha (BOOK 1970 s. 34). Huvuddelen av bangårdarna hade då en areal mellan 2,5 och 5,5 ha och här spelar själva stadens storlek en relativt underordnad roll. Bangården utgjorde också huvuddelen av järnvägsarealen inom städerna. Dessa första stationer var i allmänhet mycket blygsamma anläggningar med 2–4 spår och i många fall en s.k. banhall täckande de perronger som användes för persontrafiken. Om den ursprungliga bangården byggts som säckstation eller som genomgångs- eller projekterad genomgångsstation påverkade vanligen ej nämnvärt den ytmässiga utbredningen.

Att upprätta kartor över en viss stads järnvägsmark från järnvägens tillkomst till våra dagar är mycket tidskrävande och i en del fall t.o.m. omöjligt beroende på att de sammanställningskartor som utarbetats av SJ för vissa viktigare stationer endast omfattar de ägoförvärv som gjorts inom det vid kartans tillkomst (vanligen 1950–55) aktuella järnvägsområdets gränser. Vidare är fastighetshandlingar rörande den mark som tillhört banor, vilka under hela sin verksamhetstid varit privata, utspridda på en mängd arkiv och ej alltid kompletta.

En fullständig kartläggning av all järnvägsmark har därför av mig utförts endast för järnvägsstäderna Helsingborg, Jönköping, Karlshamn och Lund samt järnvägsspontanorterna Eslöv och Hässleholm. En genomgång av järnvägsmarken för vissa perioder har däremot gjorts för en hel mängd städer i Finland och Sverige.

Tre städer redovisas här med kartor och tabeller: Lund, Eslöv och Helsingborg. Dessa städer kan samtliga betraktas som viktiga järnvägsorter med tre anslutande bandelar i Helsingborg (Helsingborg–Råå–Ramlösa Jernväg, som sedermera införlivades med spårvägens linjenät, har ej medtagits här), fem i vardera Lund och Eslöv.

På grund av väsentligt olika förutsättningar, t.ex. bebyggelse och topografi, är det svårt att få fram ett typfall för järnvägsmarkens utveckling inom en stad. De tre redovisade städerna kan dock sägas tillsammans innehålla de vanligaste exemplena på utbyggnad av person-, ranger- och godsban-

gårdar samt på de slag av markförvärv som gjorts i samband med framdragande av nya bandelar.

På kartorna, fig. 12-14, redovisas samtliga markförvärv i de tre ovannämnda städerna och i tab. 1-3 är dessa förvärv ordnade i tidsföljd. Ägoområden med samma sifferbeteckning härstammar från samma förvärv. En del figurer är dessutom försedda med en bokstav efter siffran. Detta gäller sådana områden som ingått i ett större markförvärv men sedan upphört att vara järnvägsmark. De ursprungliga expropriationsområdena för varje ny friliggande bandel redovisas i tabeller och på kartor som en ägofigur. Som tidpunkt för resp. markområdes införlivande med järnvägen har angetts det år från vilket köpe- eller expropriationshandlingarna härrör. Lagfartsåret skulle här vara missvisande då en del områden ej fick lagfart förrän många år efter förvärvet. Ett undantag från den ovan nämnda tidsregeln utgör här den för södra stambanan exproprierade marken i Eslöv som i tab. 2 A redovisats på 1850-talet (på grund av att banan togs i bruk 1858) trots att expropriationshandlingarna upprättades 1861-62. På så sätt får ju också det ursprungliga järnvägsområdet i Eslöv (liksom i Lund och Helsingborg) en separat beteckning på kartan. Påpekas bör att de kartlagda arealerna tagits i anspråk som trafikytor eller planerats som sådana. Järnvägsbolagens förvärv av bostadshus eller markområden på vilka man senare uppförde bostadshus redovisas sålunda ej i denna avhandling.

2.2. Lund (fig. 12 och tab. 1).

Den ursprungliga järnvägsexpropriationen i Lund 1855-57 (omr. 1 och 1a-1c å fig. 12), till vilken har räknats både bandelen Malmö-Lund från 1856 och Lund-Örtofta från 1857, inskränkte sig till ett enkelspår med en relativt obetydlig ansvällning (4 spår, därav 2 för persontrafiken) för själva bangården. Denna utvidgades sedan 1869 (omr. 2) för godstrafikens skull och i samband med Trelleborgs- (omr. 10-19) och Kävlingejärnvägarnas (omr. 38 och 38a-d) framdragande 1874 resp. 1886. Bjärreds- (omr. 43-45) och Revingebanorna (omr. 46) var från början (1901 resp. 1905) helt skilda från det övriga järnvägssystemet och påverkade ej bangårdens utseende på Lund C.

Under 1910-talet gjordes stora markförvärv av SJ som på så sätt kom att omge Bjärredsbanans stationsområde, Lund V. Dessa utvidgningar (omr. 49-64) var föranledda av ett projekt för en ny ingångslinje för stambanan med bangård på västsidan av Klosterkyrkan. Detta förslag överensstämmer väl med det ena huvudalternativet för den ursprungliga ingångslinjen (jämför kap.

5.1.2. och fig. 67). Mark för denna senare planerade bansträckning hade genom stadsfullmäktigebeslut 1906 reserverats på den s.k. S:t Månslyckan. Ingångslinjen enligt A. Nilssons stadsplan över området från 1906/07 är å fig. 67 begränsad av streck-prickade linjer. 1919 års stadsplan tänkte sig en helt ny ingångs-/genomgångslinje och nya bangårdslägen för Lund C och Lund V. Befintliga järnvägsområden 1910 är å fig. 67 omgivna av grova heldragna begränsningslinjer och planerade områden med streckade.

De för banomläggningen avsedda arealerna upphörde dock att vara järnvägsmark redan 1922 i samband med ett ägobyte med Lunds stad. SJ fick då istället bl.a. ett område på 42 240 m^2 (omr. 70) i norra delen av staden vilket till en del togs i anspråk för en ny rangerbangård. Trots detta markbyte kom det under många år fram planer för en ny sträckning av stambanan genom Lund.

Bjärredsbanan som vid starten 1901 var privat övergick 1911 i kommunal regi. 1939 nedlades trafiken och 1944 kan anses vara den tidpunkt då banans område definitivt upphörde att vara järnvägsmark. Då delade nämligen Lunds stad upp den gamla järnvägsstadsägan på flera mindre och för byggnadsändamål lämpligare stadsägor. De arealer som idag upptages av industrispår är ej redovisade på fig. 12 eller i tab. 1.

2.3. Eslöv (fig. 13 och tab. 2).

De ursprungliga järnvägsanläggningarna i Eslöv från 1858 (omr. 1 å fig. 13) upptog liksom i Lund relativt ringa arealer. Landskrona- och Ystadbanornas tillkomst 1865 resp. 1866 föranledde en stor utbyggnad av bangården 1866 (omr. 4). De senare banorna (Hörby 1897 /framförallt omr. 6/ och Klippan 1898 /omr. 21/) medförde ej några större markanskaffningar vad beträffar den centrala bangården. Däremot inköptes ett större markområde om 18 691 m^2 (omr. 23) avsett för lokstation i anslutning till stambanan/Hörbybanan. Huvuddelen av de ägofigurer som tillfördes järnvägen efter 1860-talet har annars varit relativt blygsamma och spridda huvudsakligen utmed stambanan och Ystadbanan. Fram till 1965 är det, bortsett från den 1961 nedlagda Klippanjärnvägens mark (omr. 21), endast smärre arealer (vanligen gatumark) som återgått till staden.

2.4. Helsingborg (fig. 14 och tab. 3).

Den på utfylld mark belägna bangården i Helsingborg, nuvarande Helsingborg C tillkom 1865. Till skillnad från bangårdarna i Lund och Eslöv har Hel-

singborg C med undantag för omr. 5 å fig. 14 ej utvidgats. Detta trots att staden fick en ny järnväg (från Hässleholm) 1874. Helsingborg C tjänstgjorde som säckstation fram till 1885, då den från norr inkommande Skåne-Hallands Järnväg blev klar och under några år fram till färjestationens tillkomst utnyttjade Helsingborg C. Sedan kom åter Helsingborg C, trots förbindelsespåret, att fungera som säckstation liksom Helsingborg F.

De stora järnvägsarealerna i södra delen av staden härrör från tillkomsten av lokstation och rangerbangård under 1910-talet i sydkanten av det då bebyggda Helsingborg (omr. 13-14) och den nya godsbangården norr om Ramlösa station. Detta sistnämnda område, om sammanlagt hela 161 500 m^2 (ca.), bestämdes delvis genom 1945 års stora bangårdsavtal. Utbyggnaden har skett i två etapper: omr. 19 år 1950 och omr. 20 och 26 åren 1960-64.

Nämnas bör att omr. 6-8, vilka omfattar i huvudsak bangården vid Helsingborg F, är mark tillhörig Helsingborgs stad men sedan 1890-talet arrenderad av järnvägen och för de båda största arealerna, område 19 och 20, där det förstnämnda området ingår i 1945 års bangårdsavtal, äger SJ endast dispositionsrätt. Områdena är dock helt tagna i anspråk för järnvägsändamål, varför jag ansett det motiverat att medtaga dem å fig. 14 och i tab. 3.

De områden som övergått i stadens ägo är huvudsakligen koncentrerade till Skåne-Hallands Järnväg (omr. 3a-3h).

Sammanfattning kap. 2.

På grundval av detaljundersökningen av de nämnda 6 städerna samt de övriga delundersökningarna kan konstateras följande generella regler för järnvägsarealernas utveckling inom städerna:

1. Huvuddelen av de inom städerna befintliga järnvägsområdena hänför sig till olika typer av bangårdar.
2. Personbangårdarna har ofta utvidgats i samband med tillkomsten av nya bandelar (ex. Lund: 1870- och 80-talen, Eslöv: 1860-talet och Malmö: 1880-talet /1913 års järnvägsavtal, bilaga d/). Dessa tillagda arealer kan i många fall vara betydligt större än den ursprungliga bangården.
3. Gods- och rangerbangårdarna, som efterhand blev mycket ytkrävande främst genom den ökande godstrafiken, har i åtskilliga städer flyttats ut på ett sådant avstånd från stadscentrum att de erforderliga arealerna varit tillgängliga. Detta har kunnat ske genom markinköp eller markbyte mellan staden och järnvägen, varvid staden i gengäld erhållit centralt belägna

arealer, som ej längre var aktuella för järnvägsändamål. Denna flyttning av godsbangårdar har huvudsakligen ägt rum under de senaste årtiondena. Förutom tidigare i kap. 2 nämnda Lund och Helsingborg kan som exempel anföras Tammerfors och Jönköping. I Tammerfors flyttades godsbangården i två etapper (1920-talet och 1960-talet) (se fig. 15) allt längre söderut från personbangården. I samband med utbyggandet av den första flyttningsetappen erhöll Tammerfors stad i gengäld vissa järnvägsarealer bl.a. från den ursprungliga bangården. En ytterligare flyttning av järnvägsaktiviteter från detta ursprungliga bangårdsområde skulle enligt stadsplanekontoret ge möjlighet att här leda in en stadsmotorväg (uppgifter från stadsplanekontoret, Tammerfors och finska järnvägsstyrelsen 1968). Liknande utnyttjande (med trafikled) av en f.d. godsbangård planeras i flera nordiska järnvägsstäder. (Se vidare kap. 14.2.)

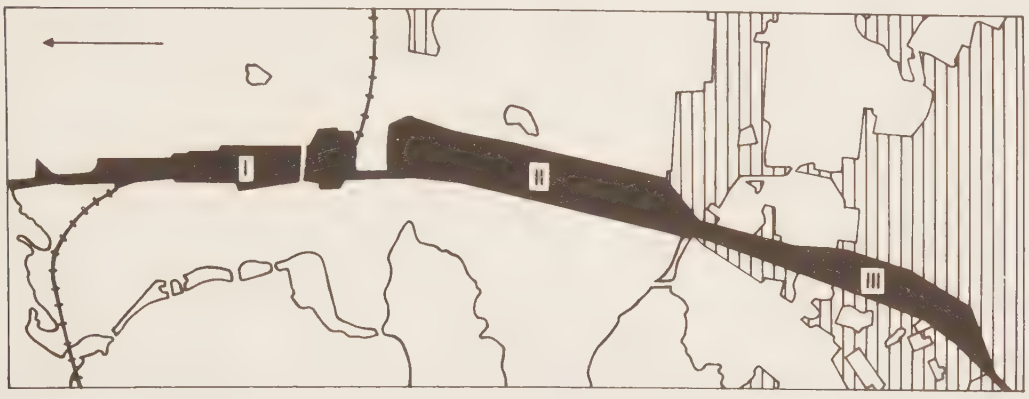


Fig. 15. Tammerfors. Järnvägsområdet 1967. Svart = järnvägsareal, skraffering = obebyggt område, I = ursprunglig bangård, II = godsbangård från 1920-talet och III = godsbangård från 1960-talet. Skala 1:40 000. (Efter BOOK 1971:1).

I Jönköping har en förflyttning av godsbangården vid Vättern ägt rum till ett område söder om Munksjön (se fig. 70) i anslutning till den 1960 nedlagda Ulricehamnsjärnvägen (denna järnvägs ingångslinje används sedan 1972 av Vaggerydsjärnvägen). Den nya godsbangården invigdes 1972. På 1966 års kartor till arealberäkningar för blivande uppgörelse mellan SJ och Jönköpings stad upptar själva bangården en yta av hela 172 800 m^2. Detta bangårdsläge överensstämmer med gällande stadsplan för området. (Uppgifter från stadsingenjörskontoret, Jönköping 1967, FREDING-LJUNGBERG 1972 s. 29).

4. Bortsett från de nedlagda bandelarnas markområden, vilka överförts till städerna, är det påfallande hur små järnvägsarealer som inom städerna övergått i annans ägo. Där så skett har det ofta rört sig om gatumark (Lund, Eslöv).

Periodindelning för fig. 12b, 13b och 14b.
(se även teckenförklaringen till respektive figur).

Lund och Eslöv

1 = 1850-talet
2 = 1860-talet
3 = 1870-80-talen
4 = 1890-1900-talen
5 = 1910-20-talen

Helsingborg

1-2 = 1860-talet
3 = 1870-80-talen
4 = 1890-1900-talen
5 = 1910-20-talen
6 = 1930-40-talen
7 = 1950-60-talen

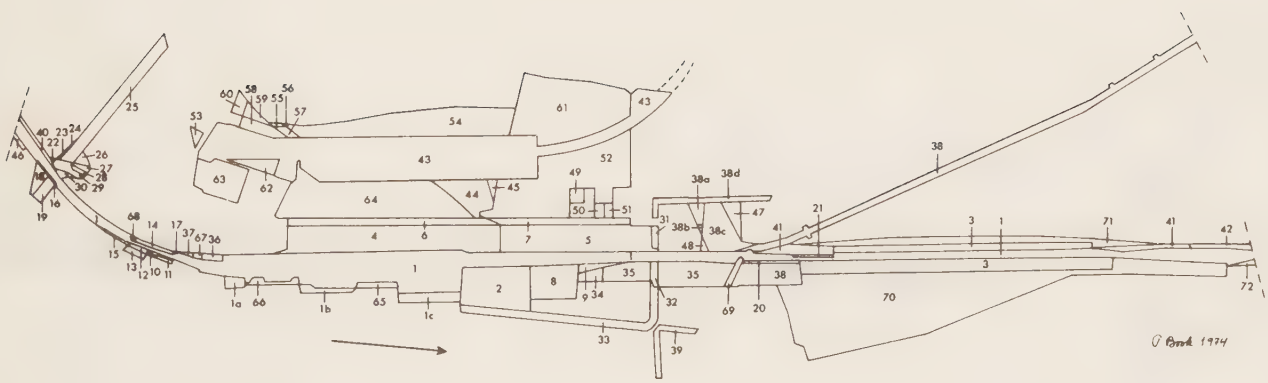


Fig. 12a. Lund. Järnvägsbolagens markförvärv genom tiderna. (Se tab. 1a). Skala 1:12 000. (Efter BOOK 1971:1).

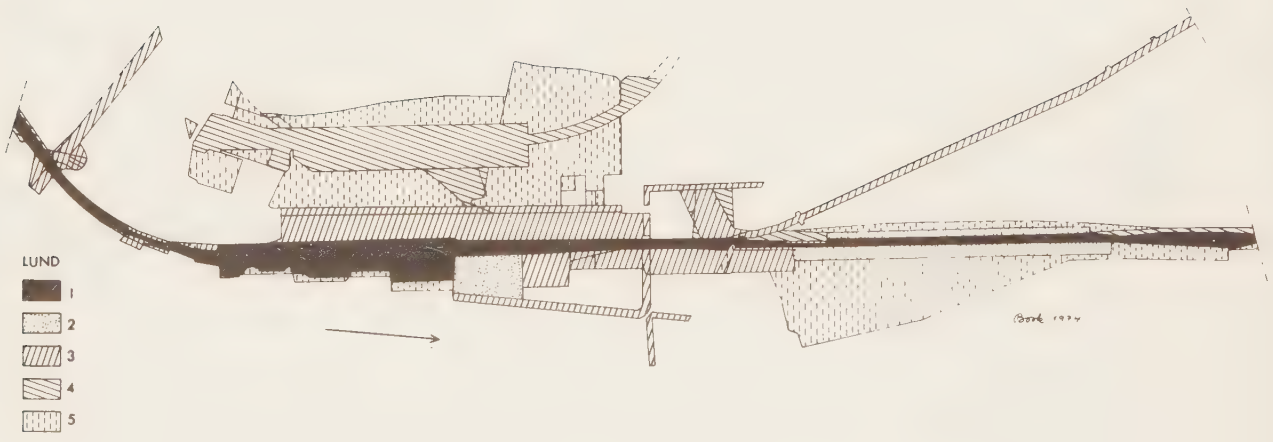


Fig. 12b. Lund. Järnvägsbolagens markförvärv periodvis. (Se s. 44). Skala 1:12 000. (Efter BOOK 1971:1).

Fig. 13a. Eslöv. Järnvägsbolagens markförvärv genom tiderna. (Se tab. 2a.).
Skala 1:12 000. (Efter BOOK 1971:1).

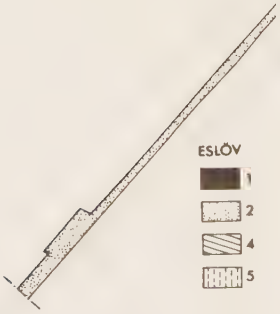


Fig. 13b. Eslöv.
Skala 1:12 000.

Järnvägsbolagens markförvärv periodvis. (Se s. 44).
Efter BOOK 1971:1).

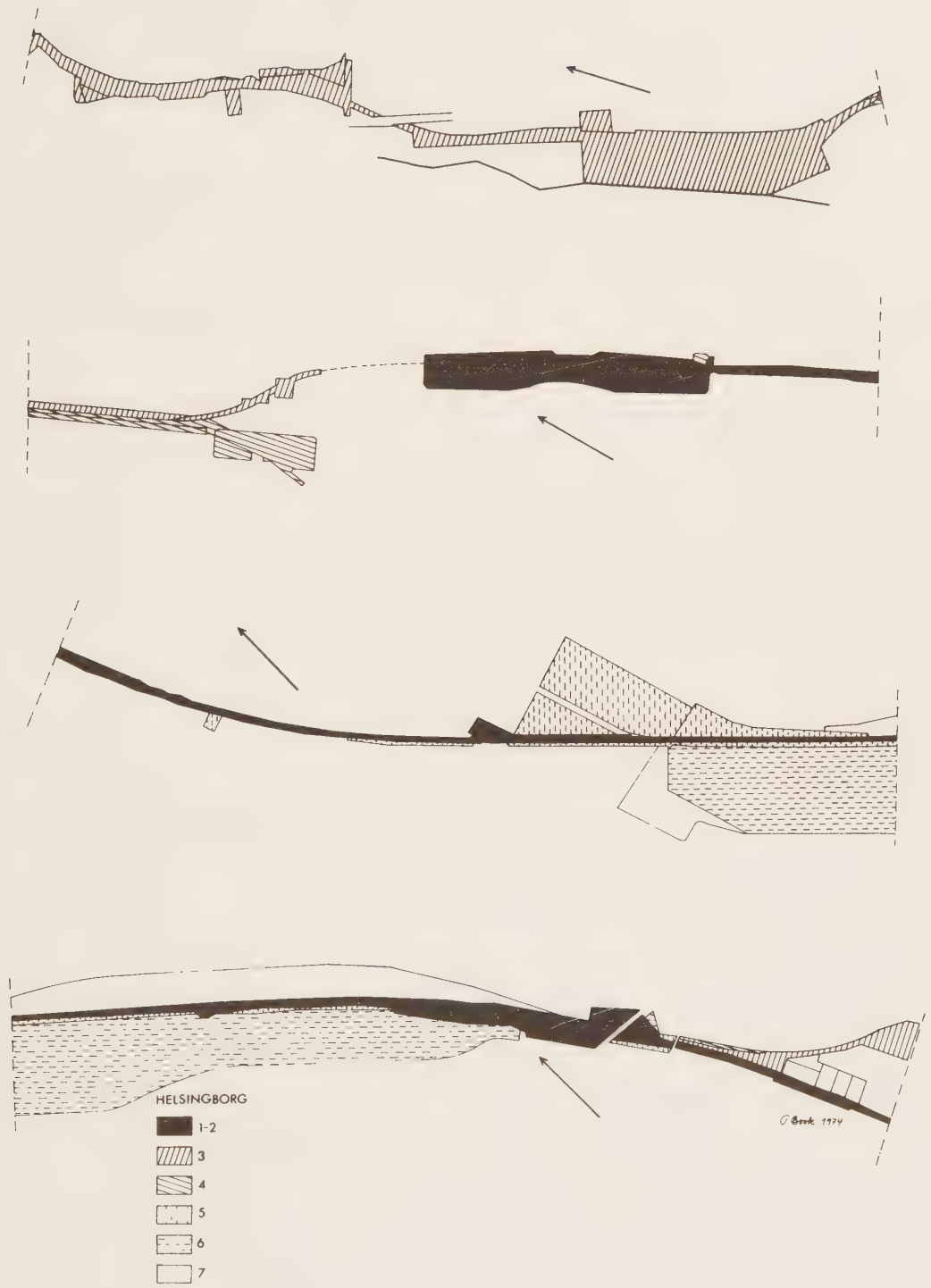


Fig. 14b. Helsingborg. Järnvägsbolagens markförvärv periodvis. (Se s. 44 och teckenförklaringen till fig. 14a). Skala 1:12 000. (Efter BOOK 1971:1).

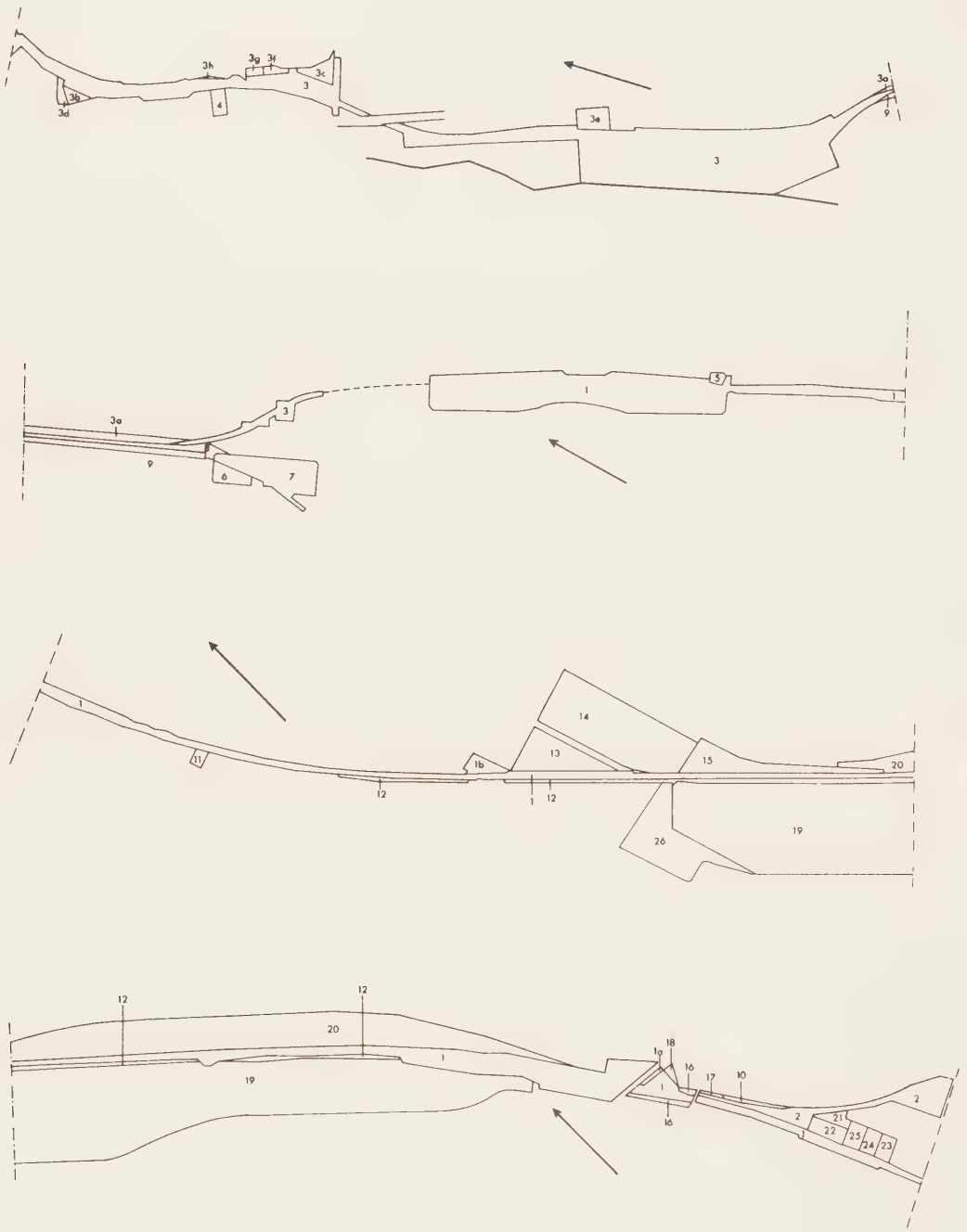


Fig. 14a. Helsingborg. Järnvägsbolagens markförvärv genom tiderna. (Se tab. 3a). Ovanifrån räknat Pålsjö - Kristinehall, Kristinehall - Glasbruksgatan, Glasbruksgatan - Exercisfältet och Exercisfältet - Ramlösa. Skala 1:12 000. (Efter BOOK 1971:1).

Tab. 1 a. Lunds Järnvägsarealer.

(ägofigurens nr syftar på fig. 12)

Ägofig:s nr	Areal m^2	År	Ägofig:s nr	Areal m^2	År
1	45 795	1856–	32	460	1878–
1a	600	1856–1922	33	4 890	1878–1922
1b	430	1856–1922	34	1 030	1885–
1c	1 340	1856–1922	35	6 260	1885–
2	8 533	1869–	36	800	1885–
3	14 050	1869–	37	200	1885–
4	12 171	1874–	38	11 494	1888–
5	11 384	1874–	38a	946	1888–1905
6	2 824	1874–	38b	7	1888–1905
7	2 330	1874–	38c	3 860	1888–1940
8	3 935	1874–	38d	1 662	1888–1940
9	772	1874–	39	1 082	1888–1940
10	92	1874–	40	560	1899–
11	177	1874–	41	2 210	1900/01–
12	128	1874–	42	180	1900/01–
13	331	1874–	43 x)	37 490	1901–(1939/44)
14	231	1874–	44 x)	3 730	1903–1939/44
15	146	1874–	45 x)	386	1903–1939/44
16	85	1874–	46	145	1905–
17	15	1874–	47	946	1905–1940
18	591	1875–	48	7	1905–1940
19	776	1875–	49	564	1913–1922
20	136	1875–	50	317	1913–1922
21	188	1875–	51	317	1913–1922
22	106	1877–	52	18 931	1913–1922
23	79	1877–1947	53	348	1913–1922
24	29	1877–1952	54	11 859	1915–1922
25	4 514	1877–	55	58	1915–1922
26	520	1877–1942	56	30	1915–1922
27	360	1877–1943	57	350	1915–1922
28	114	1877–1943	58	1 155	1915–1922
29	635	1877–	59	533	1915–1922
30	247	1877–	60	602	1915–1922
31	288	1878–	61	15 246	1917–1922

forts. å tab. 1 a

Ägofig:s nr	Areal m^2	År	Ägofig:s nr	Areal m^2	År
62	1 208	1918–1922	68	10	1922–
63	4 215	1918–1922	69	380	1922–
64	20 447	1918–1922	70	42 240	1922–
65	536	1922–	71	6 740	1922–
66	440	1922–	72	145	1922–
67	35	1922–			

x) järnvägen under huvuddelen av sin verksamhetstid i kommunal ägo.

Tab. 1 b Redovisning av Lunds järnvägsarealer periodvis.
(samma perioder som på fig. 12)

Period	Tillkommet m^2	Försvunnet m^2
1850-talet	48 165	-----
1860-talet	22 583	-----
1870-80-talen	75 895	-----
1890-1900-talen	45 654	953
1910-20-talen	126 706	83 440
1930-40-talen	----	50 236
1950-60-talen	----	29

Källor: 1) SJ:s äganderättshandlingar för bandelarna Malmö-Örtofta, Lund-Trelleborg, Lund-Kävlinge, Lund-Revinge
2) Lunds stads äganderättshandlingar för bandelen Lund-Bjärred.

Tab. 2 a. Eslövs järnvägsarealer.

(ägofigurernas nr syftar på fig. 13)

Ägofig:s nr	Areal m^2	År	Ägofig:s nr	Areal m^2	År
1	53 374	1861/62 (1858)	16	900	1899-
1a	7 308	1861/62(")-1954	17	503	1899-
2	12 467	1864-	18	1 645	1899-
3	22 297	1865-	19	630	1899-
3a	406	1865-1954	20	642	1899-
4	74 035	1866-	21	11 217	1900-1963
4a	759	1866-1900/01	22	812	1901-
5	16 933	1869-	23	18 691	1905-
6	10 992	1898-	24	2 300 (ca)	1908-
7	2 010	1898-			
8	633	1898-	25	890	1908-
9	2 445	1898-	26	1 706	1908-
10	618	1898-	27 x)	3 854	1911-
11	2 520	1898-	28	3 236	1911-
12	620	1898-	29	480	1915-
13	100	1899-	30	5 046	1917-
14	2 420	1899-	31	890	1922-
15	2 200 (ca)	1899-	32	617	1929-

x) Tidpunkten för förvärvet osäkert då någon entydig uppgift ej gått att få fram i SJ:s äganderättshandlingar. Eventuellt kan det röra sig om en expropriation från 1866-67. 1911 erhöll järnvägen (E.Y.J.) lagfart.

Tab. 2 b. Redovisning av Eslövs järnvägsarealer periodvis.

(samma perioder som på fig. 13)

Period	Tillkommet m^2	Försvunnet m^2
1850-talet	60 682	----
1860-talet	126 897	----
1870-80-talen	------	----
1890-1900-talen	64 494	759
1910-20-talen	14 123	----
1930-40-talen	------	----
1950-60-talen	------	18 931

Källa: SJ:s äganderättshandlingar för bandelarna: Örtofta-Höör, Eslöv-Ystad, Eslöv-Landskrona, Eslöv-Hörby, Eslöv-Klippan.

Tab. 3 a. Helsingborgs järnvägsarealer.

(ägofigurernas nr syftar på fig. 14)

Ägofig:s nr	Areal m^2	År	Ägofig:s nr	Areal m^2	År
1	90 699	1864	9	4 300	1899-
1a	221	1864-1933	10	387	1905-
1b	956	1864-1962	11	654	1912-1937
2	8 700	1875-	12	5 310	1912/16-
3	65 230	1883-	13	8 700	1914-
3a	4 300	1883-1899	14	24 470	1914-
3b	799	1883-1923	15	6 326	1915-
3c	1 375	1883-1927	16	730	1920-
3d	530	1883-1929	17	130	1929-
3e	1 930	1883-1936	18	242	1933-
3f	524	1883-1936	19 x)	103 700ca	(1945)-
3g	383	1883-1943	20 x)	48 000ca	ca 1960-
3h	64	1883-1954	21	652	1962-
4	1 338	1884-	22	1 250	1962-
5	523	1891-	23	1 170	1962-
6	2 100	1893-	24	1 170	1962-
7	8 100	1896-	25	1 155	1962-
8	3 265	1896-	26	9 847	1964-

x) enligt SJ endast dispositionsrätt. Inga äganderättshandlingar på Malmö Bandistrikt och därför endast ungefärliga arealsiffror.

Tab. 3 b. Redovisning av Helsingborgs järnvägsarealer periodvis.

(samma perioder som på fig. 14)

Period	Tillkommet m^2	Försvunnet m^2
1860-talet	91 876	---
1870-80-talet	85 173	---
1890-1900-talet	18 675	4 300
1910-20-talet	46 320	2 704
1930-40-talet	103 942	3 712
1950-60-talet	63 244	1 020

Källa: SJ:s äganderättshandlingar för bandelarna: Helsingborg-Billeberga, Helsingborg-Hässleholm, Helsingborg-Halmstad.

KAP. 3. TIDIGARE MARKANVÄNDNING INOM DE URSPRUNGLIGA EXPROPRIATIONSOMRÅDENA.

3.1. Inledning.

Vid studium av ett stadselement föreligger ofta intresse av att veta vilken funktion det aktuella området tidigare haft. På denna punkt torde järnvägarnas tidigare markförvärv höra till de bäst dokumenterade av de olika stadsaktiviteterna. Huvudkälla är här:
1) Järnvägsbolagens expropriationskartor, för Finlands och Sveriges del vanligen i skala 1:4 000, med tillhörande beskrivning samt
2) förvärvshandlingar för de separata markförvärven. I båda fallen redovisas bl.a. markanvändningen hos de enskilda, i den tillkomna järnvägsfastigheten ingående, ägofigurerna. De senare upprättade (huvudsakligen under 1900-talet) expropriationskartorna liksom förvärvshandlingarna är på denna punkt mindre detaljerade och upptar vanligen endast områdets storlek och ägare, varför det ofta kan vara svårt att få fram markanvändningen för samtliga bandelar inom en järnvägsstad.

3.2. Redovisning av markanvändningen i två stadsgrupper.

Avsikten är här att redovisa den tidigare markanvändningen för de ursprungliga järnvägslinjerna inom de skånska järnvägsstäderna samt göra en sammanställning över motsvarande områden i 15 svenska (inkl. de skånska städerna) och 5 finska städer. Med "inom städerna" avses i detta sammanhang de bansträckningar som antingen skär genom själva stadsbebyggelsen (fig. 7 a) eller går utmed det bebyggda området så länge detta har karaktär av stadsbebyggelse och ligger inom 300 meter från banan (fig. 7 b). Ca. 15 svenska järnvägsstäder skulle härvidlag ej kunna komma i åtanke för en dylik redovisning, då den ursprungliga banan slutade före stadsbebyggelsens början.

Följande skånestäder analyseras: Helsingborg, Kristianstad, Landskrona, Lund, Malmö, Simrishamn, Trelleborg och Ystad. I Ängelholm var det ursprungliga stationsområdet och själva linjen belägna mer än de stipulerade 300 meterna från stadsbebyggelsen och den tidigare markanvändningen finns ej medtagen i beskrivningen för Skanör-Falsterbo (järnväg 1904). De övriga 12 städerna (Fredrikshamn, Gävle, Göteborg, Jönköping, Kalmar, Karlshamn, Kotka, Lidköping, Nyslott, Söderhamn, Vasa och Villmanstrand) är av väsentligt olika storlek och både kust- och inlandsstäder finns representerade. Expropriationsåren för dessa städers ursprungliga banor varierar från 1850-

talet till 1900-talets första årtionde.

Den tidigare markanvändningen delas i tab. 4 upp i fem kategorier (bebyggd och obebyggd tomtmark, gatumark, utfyllnad + strandmark och övrig urban mark med bl.a. befästningsanläggningar) som kan klassificeras som huvudsakligen urbana och två helt rurala kategorier (a) åker + äng och b) skogsmark + övrig rural mark).

För att kunna göra en jämförelse med tab. 11 i kap. 7.3., där en något förenklad kategoriindelning använts, på grund av de betydligt mindre totalsummorna, har här gjorts en sammanräkning av den totala urbana och den totala rurala arealen, liksom av kategorierna 1+2+3 för att få fram siffrorna för städernas planlagda areal samt grupperna 4+5.

Tab. 4. Den tidigare markanvändningen hos de ursprungliga järnvägsarealerna i 2 grupper nordiska städer (ytmått i m^2).

	Kategori 1 Bebyggd tomtmark		Kategori 2 Obebyggd tomtmark		Kategori 3 Gatumark	
Skåne	3 192	1,0%	4 446	1,5%	1 703	0,6%
20 st.	29 060	3,6%	15 385	1,9%	13 253	1,6%

	Kategori 1+2+3	
Skåne	9 341	3,1%
20 st.	57 698	7,2%

	Kategori 4 utfyllnad+strandmark		Kategori 5 övrig urban mark med befästn.arealer	
Skåne	132 801	43,5%	85 706	28,1%
20 st.	272 325	33,8%	87 064	10,2%

	Kategori 4+5		S:a urban mark (1-5)	
Skåne	218 507	71,5%	227 848	74,6%
20 st.	359 329	44,7%	417 087	51,8%

	Kategori 6 åker+äng		Kategori 7 skogsmark+övrig rural mark	
Skåne	77 577	25,4%	---	---
20 st.	256 461	31,9%	131 073	16,3%

	S:a rural mark (6+7)	
Skåne	77 577	25,4%
20 st.	387 534	48,2%

	Totalsumma
Skåne	305 425
20 st.	804 561

Källor: 1) SJ:s och 2) Finska statsjärnvägarnas äganderättshandlingar för de aktuella bandelarna.

Sammanfattning kap. 3.

Tabellen redovisar förvånansvärt stora olikheter i %-talen mellan de 8 skånestäderna och den finsk-svenska gruppen på 20 städer.
Orsakerna till detta kan vara:

1. Skånes karaktär av gränsprovins har medfört flera befästa städer än i riket i allmänhet. De 5,8 ha fästningsmark (eller f.d.) som i Kristianstad och Landskrona övergått till järnvägsmark utgör de enda i det närmaste intakta befästningsarealer i Finland och Sverige, som inom städerna genomgått denna funktionsförändring.
2. Helsingborgs, Malmö och Trelleborgs bangårdsutfyllnader är bland de största i Sverige och Finland.
3. Kategorin skogsmark förekommer överhuvudtaget ej i de skånska järnvägsstäderna, vilket naturligtvis påverkat totalsumman för den rurala marken.

Som synes är det relativt små arealer, som järnvägen exproprierat av de stadsplanelagda arealerna.

Såsom mer representativa för Finland och Sverige kommer siffrorna för de 20 städerna att i fortsättningen användas vid jämförelser.

4.1. Tidigare konstruerade modeller och typserier.

En klassificering av städerna efter det sätt på vilket järnvägen har anslutits till stadskroppen och efter stationens placering har tidigare utförts för Danmark av Aagesen och för Sverige av Améen.

Aagesen har för städernas del endast verbalt redogjort för de olika grupperna, där hänsyn också tagits till bangårdens läge i förhållande till stadscentrum, medan han för stationsbyerne mera i detalj och med kartor presenterat de olika typfallen.

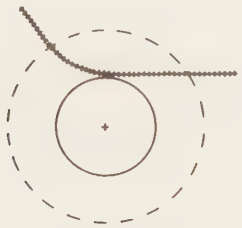


Fig. 9.

Fig. 10.

Fig. 11.

Fig. 12.

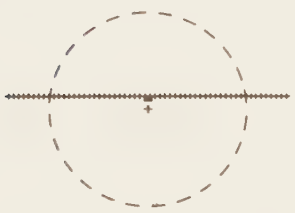


Fig. 13.

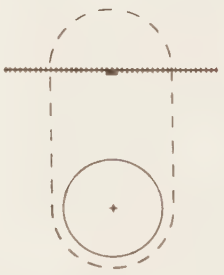


Fig. 14.

Fig. 9—14. Modeller över olika lägesrelationer mellan stadsbebyggelse och järnvägsstationer. Heldragna linjer avser bebyggelsens ytterkontur före järnvägens ankomst samt eventuellt förekommande kustlinjer. Brutna linjer avser bebyggelsens nuvarande ytterkontur. Heldragna linjer med tvärstreck betyder järnväg och stationen är markerad svart. Med kryss är stadens citypunkt utmärkt.

Fig. 16. Urval av järnvägsstadsmodeller enligt Améen (1964).

Vid beskrivning av städer och stadstillväxt har man stort behov av att kunna schematisera med hjälp av stadsmodeller. Améen har här byggt upp sin

klassificering kring ett antal modeller som både visar bebyggelsens ytterkontur vid järnvägens tillkomst och den aktuella ytterkonturen och tillika på modellerna angivit citypunkt och de viktigaste affärsgatusträckningarna.

De gemensamma huvudtyperna för Aagesen och Améen är följande:

1. Järnvägen tangerar stadskroppen i:
   a. inlandsstad
   b. kuststad
2. Järnvägen drages på ett visst avstånd från stadskroppen.
3. Stationsbyer typ A /Aagesen/ + Spontanorter /Améen/ (AAGESEN 1949 s. 100-116 och AMÉEN 1962 och AMÉEN 1964 s. 57-59).

Fig. 16 visar en sammanställning av Améens modeller, där inlandsstaden representeras av en cirkel och kuststaden av en halvcirkel.

Vidare kan nämnas Erik Langdalen, som gjort en systematisk plananalys, där han använt sig av en vanlig norsk inlandssituation; en dalgång med flod, en järnväg och en huvudväg och han visar med modeller hur tätorterna utvecklas beroende på hur järnväg och huvudväg placeras i förhållande till floden. Sedan applicerar han dessa modeller på ett antal existerande tätorter, dock inga städer, på järnvägslinjen Trondheim-Oslo (bandelen Dombås-Lillehammer) (LANGDALEN 1963).

Brauner försöker i 2 artiklar "ge en schematisk översikt över förhållandet mellan järnvägslinjens sträckning, järnvägsstationernas lägen och stadssamhällenas planläggning, inre struktur och vidare utvecklingsmöjligheter".

Det hela är uppbyggt kring ett antal geografiska typserier, där olika topografiska förhållanden, järnvägsanslutningar o.s.v. redovisas i långa svåröverskådliga band. De modelliknande figurerna återspeglar endast orternas aktuella bebyggelseutbredning och någon analys av orsakerna till denna utbredning förekommer ej. Genom att uppsatserna söker omspänna hela världen är det relativt lätt för Brauner att få fram en mängd praktexempel, men ytterst svårt att dokumentera de anförda stadsexemplenas allmängiltighet (BRAUNER 1962 och 1963).

Appleton redogör för enkla schematiska figurer för huvudstationernas belägenhet och spårsystemens utveckling i ett stort antal engelska järnvägsstäder. Figurerna kan, då de berör olika generella typfall, här sägas ha fått något av modellkaraktär (APPLETON 1970).

4.2. Typexempel på järnvägens anslutning till stadskroppen.

Améen framhåller visserligen att det förekommer fall som ej passar in i modellschemat, men att huvuddelen av de svenska städerna täcks (AMÉEN 1962). Min avsikt var här från början att bygga upp en modellserie, av en typ liknande Améens, för de nordiska järnvägsstäderna, dock med större tonvikt lagd vid det topografiska läget. Detta anser jag emellertid ej möjligt att genomföra på grund av den stora mängd lägesvarianter som de nordiska städerna uppvisar och därav följande svårklassificerbara järnvägsdragningar och stationslägen. Vissa lägen, exempelvis de norska fjord- och flodlägena, har visat sig svåra att inordna i grupper, genom att de topografiska särdragen är så påtagliga.

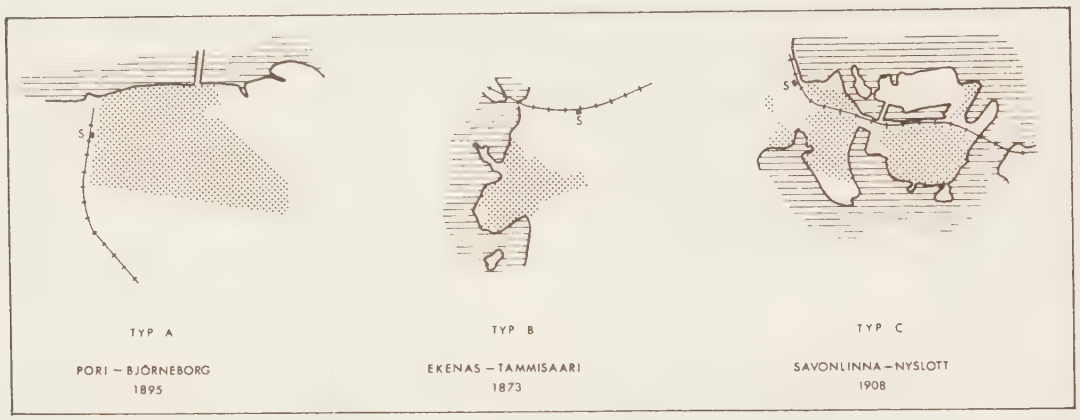


Fig. 17. Typexempel på järnvägars anslutning till stadskroppen. Skala 1:60 000. (Efter BOOK 1970.)

I fig. 17 visas med hjälp av tre finska städer de exempel på huvudtyper vid anslutningen av den ursprungliga järnvägen till stadskroppen man har att räkna med. Här har till skillnad från Améens modeller ingen hänsyn tagits till stadens topografiska läge. Det enda som varit bestämmande är den ursprungliga järnvägens och stationens avstånd till stadens bebyggda område.

Typ A är den klart vanligaste anslutningsformen, då det ju nästen alltid funnits en strävan att placera järnvägsstationen så nära stadsbebyggelsen och då isynnerhet stadscentrum som möjligt. Till typ A räknas samtliga städer, där järnvägsstationen var belägen på ett avstånd av mindre än 300 meter från gränsen för kvartersbebyggelsen. A-städerna har fördelat sig på de nordiska länderna enligt följande: Danmark 53, Finland 16, Norge 25 och Sverige 68 och utgör totalt 76% av samtliga järnvägsstäder.

A-städerna är följande: Danmark: Allinge, Assens, Bogense, Ebeltoft, Frederikshavn, Frederikssund, Fåborg, Grenå, Haderslev, Helsingør, Hjørring, Holbaek, Horsens, Kalundborg, Kerteminde, Kolding, Køge, Köpenhamn, Lemvig, Mariager, Maribo, Nakskov, Nexø, Nibe, Nyborg, Nykøbing/Falster, Nykøbing/Sjaelland, Nysted, Naestved, Odense, Praestø, Randers, Ribe, Ringkøbing, Roskilde, Rudkøbing, Rødby, Rønne, Sakskøbing, Skagen, Skaelskør, Store Heddinge, Stubbekøbing, Saeby, Sønderborg, Thisted, Tønder, Vejle, Viborg, Vordingborg, Åbenrå, Åkirkeby och Århus. Finland: Björneborg, Brahestad, Fredrikshamn, Gamla Karleby, Helsingfors, Jakobstad, Jyväskylä, Kemi, Kotka, Kuopio, Lovisa, Nådendal, S:t Michel, Uleåborg, Villmanstrand och Åbo. Norge: Arendal, Bergen, Bodø, Brevik, Drammen, Flekkefjord, Fredrikstad, Gjøvik, Grimstad, Halden, Hamar, Kongsberg, Kragerø, Kristiansand, Larvik, Levanger, Lillehammer, Narvik, Oslo, Porsgrunn, Sandefjord, Sarpsborg, Stavanger, Trondheim och Tønsberg. Sverige: Alingsås, Askersund, Borgholm, Borås, Eksjö, Eskilstuna, Falkenberg, Falun, Filipstad, Gävle, Göteborg, Hedemora, Helsingborg, Hjo, Hudiksvall, Kalmar, Karlshamn, Karlstad, Kristianstad, Kungsbacka, Laholm, Landskrona, Lidköping, Lindesberg, Linköping, Luleå, Lysekil, Malmö, Mariefred, Mariestad, Nora, Norrköping, Norrtälje, Oskarshamn, Piteå, Ronneby, Sala, Simrishamn, Skanör - Falsterbo, Skara, Skellefteå, Skänninge, Skövde, Stockholm, Strängnäs, Strömstad, Sundsvall, Säter, Söderhamn, Söderköping, Södertälje, Sölvesborg, Trelleborg, Uddevalla, Ulricehamn, Umeå, Uppsala, Vadstena, Varberg, Vimmerby, Visby, Vänersborg, Västervik, Västerås, Växjö, Ystad, Örebro och Östersund.

För typ B gäller att järnvägsstationen skulle ligga på ett avstånd av 300 meter eller mera från kvartersbebyggelsen. Detta torde i de flesta fall vara det minsta avstånd som fordrade en stadsplaneutvidgning för den bebyggelsefria remsan. Att vissa städer fick detta avstånd på över 300 meter berodde vanligen på något mellanliggande topografiskt hinder, isynnerhet vattendrag eller berg, eller att man intill själva bebyggelsen ej förmådde bereda plats för den relativt arealkrävande bangården (se kap. 2.1. och 5.1.1.). Städerna av B-typ har fördelat sig enligt följande: Danmark 11, Finland 11, Norge 2 och Sverige 12 och utgör totalt 17% av samtliga järnvägsstäder.

B-städerna är följande: Danmark: Hillerød, Hobro, Holstebro, Korsør, Middelfart, Ringsted, Skanderborg, Skive, Slagelse, Sorø och Varde. Finland: Borgå, Ekenäs, Heinola, Iisalmi, Joensuu, Kajana, Kristinestad, Raumo, Tammerfors, Tavastehus och Torneå. Norge: Hønefoss och Kongsvinger. Sverige: Arboga, Enköping, Falköping, Halmstad, Haparanda, Härnösand, Kristinehamn, Köping, Nyköping, Torshälla, Åmål och Ängelholm.

De städer i vilka järnvägen dragits genom kvartersbebyggelse och berör mer än något enstaka kvarter har hänförts till stadstyp C, som emellertid är heterogenare än de båda föregående typerna: själva bangården låg i C-fallet antingen insprängd i stadskroppen eller omedelbart utanför bebyggelsen. Dessa undantag från järnvägens, speciellt i Norden, stående regel att undvika ingrepp i stadsbebyggelsen var huvudsakligen betingade av topografiska skäl, som i Kaskö, eller militära skäl som i Fredericia. Fördelningen av C-städerna: Danmark 3, Finland 5, Norge 3 och Sverige 3, vilket utgör totalt 7% av samtliga järnvägsstäder.

C-städerna är följande: Danmark: Fredericia, Svendborg och Ålborg. Finland: Kaskö, Nykarleby, Nyslott, Nystad och Vasa. Norge: Holmestrand, Moss och Skien. Sverige: Jönköping, Karlskrona och Lund.

Här kan också nämnas att det ungefärliga genomsnittsavståndet mellan järnvägsstation och kvartersbebyggelse i de nordiska ländernas järnvägsstäder var följande: Danmark 190 m, Finland 230 m, Norge 100 m och Sverige 160 m (BOOK 1970 s. 34).

Istället för en komplicerad modellserie har jag valt att separat arbeta med: a) ovannämnda 3 stadstyper, vilka återkommer i åtskilliga sammanhang i avhandlingen, b) de 3 i kap. 1.6. omtalade stadsplaneperioderna och c) de olika stegen i spårsystemets utveckling inom städerna (kap. 6).

KAP. 5. INGREPP ORSAKADE AV DEN URSPRUNGLIGA JÄRNVÄGEN.

5.1. Järnväg contra stadsbebyggelse.

5.1.1. Inledning.

Järnvägens förhållande till stadsbebyggelsen har behandlats ytterst sparsamt både i den nordiska geografiska litteraturen och stadsplanelitteraturen.

Améen konstaterar att "någon möjlighet för järnvägarna att med bangårdar tränga in i den tätbebyggda stadskroppen fanns nästan aldrig" och att "hus men inte ägogränser kan hindra järnvägslinjer" (AMÉEN 1964 s. 126).

Aagesen förklarar det faktum att järnvägen drogs utanför den gamla stadskärnan med att det "ikke vaeret Plads till de ret arealkraevende Stationsanlaeg i disse gamle Byområder" (AAGESEN 1949 s. 114). Lund (AMÉEN 1962 s. 68) resp. Fredericia (AAGESEN 1949 s. 115) nämns som exempel på städer vars järnvägar ej anslutit på de sedvanliga sätten.

HANSEN (1970 s. 117) ansluter sig ganska nära till Aagesens i kap. 4.1. nämnda typindelning av järnvägens införande till köpstäderna. Tre huvudtyper redovisas av Hansen: a) mellan stadscentrum och hamnanläggning (= mina A- eller C-städer, beroende på om banan berört bebyggelsen), b) "i ret stor afstand fra byen" (= mina B-städer) och c) som den vanligaste typen, där järnvägen strävade efter att komma "så naer byen som muligt, uden at der blev behov for nedrivning af huse" (= mina A-städer. Här nämner dock Hansen Slagelse som ett av de goda exemplena. Denna stad har av mig klassificerats som B-stad och avståndet mellan ursprunglig station och stadsbebyggelse var här ca. 1 km. Vid en flyttning av bangården 1892 /se vidare kap. 7.4.1./ anslöts emellertid järnvägen till stadskroppen och det är förmodligen denna nya järnvägsdragning som Hansen avser).

Jag avser att i detta avsnitt redovisa de ingrepp i kvartersbebyggelse, stadsplan och övrig bebyggelse som de ursprungliga järnvägarna åstadkommit.

De nordiska städerna var i allmänhet vid tillkomsttiden för de ursprungliga järnvägarna mycket små, både vad beträffar invånarantal och yta. De svenska städerna hade exempelvis vid denna tidpunkt en kvartersbebyggd medianyta (genomsnittsytan skulle ha blivit missvisande hög då det fanns ett litet fåtal städer med efter den tidens mått mycket stora ytor) av 25 ha /= en cirkel med en radie av cirka 280 meter/. Även om det skiljer relativt mycket på medianåret för de ursprungliga järnvägarna i de nordiska länder-

nas järnvägsstäder (Danmark 1874, Finland 1896, Norge 1881 och Sverige 1874) torde den kvartersbebyggda medianytan vara av samma storleksordning i de fyra länderna.

En genomgående strävan fanns att placera själva järnvägsstationen så nära stadscentrum som möjligt (se även kap. 8 och 13). I ett urval av 30 svenska städer (de av mig på SJ:s fastighetsavdelningar excerperade kartorna på vilka arealmätningar kunnat företagas) med en kvartersbebyggd medianyta av 24 ha, d.v.s. ungefär lika med mediantalet för samtliga svenska järnvägsstäder, har medianytan för den ursprungliga bangården beräknats till 3,7 ha. Bangården upptog sålunda ung. 1/6 av den "preferrovianska" stadens yta. Enligt Gregor Paulsson blev också järnvägen som tidigare nämnts den dittills mest utrymmeskrävande gemensamhetsanläggningen i staden (PAULSSON 1950:II s. 416).

Skulle bangården nu ha placerats innanför stadens bebyggda område hade detta naturligtvis medfört svåra ingrepp och omfattande stadsplaneändringar. Ovan redovisade mediantal över stadsytan visar emellertid att även vid en dragning av banan som en tangent till stadskroppen fanns goda möjligheter till en centrumnära station. I de allra flesta fall fanns alltså inte något behov av en placering av bangården inom stadskroppen.

C-stadsgruppen i kap. 4.2., vilken alltså omfattar 7% av de nordiska järnvägsstäderna innehåller majoriteten av de städer i vilka järnvägen dragits genom kvartersbebyggelsen och berört mer än ett kvarter. Därför behandlas denna grupp relativt ingående. I B-stadsgruppen återfinns en stad (Åmål), i vilken ingrepp i mer än ett bebyggt kvarter gjordes. Ingrepp i enstaka kvarter i A-städer förekom dessutom i 6 städer (1 dansk: Maribo och 5 svenska: Falkenberg, Filipstad, Lysekil, Säter och Trelleborg). Här skall dock påpekas att det är mycket svårt att i samtliga fall få fram en entydig gräns mellan kvartersbebyggelsen och den spridda bebyggelsen.

5.1.2. C-städer.

I samtliga ovan redovisade ingrepp utom två lades bangården ut i kanten av det bebyggda området. De båda undantagen är Fredericia och Vasa.

Fredericia. Då Fredericia, vilket är beläget på en udde vid Lilla Bält, fick sin första järnväg 1866 fungerade staden fortfarande som fästning. Enligt de bestämmelser, som gällde för sådana orter, fick inte någon fast bebyggelse uppföras och överhuvudtaget inga viktiga verksamheter äga rum omedelbart

utanför fästningsvallarna. Genom en bräsch i Holstens bastion förde man in järnvägen innanför vallarna och genom en del ingrepp i bebyggelse och stadsplan lyckades man bereda plats för bangården (fig. 18), som kom att ligga i nära anslutning till det likaledes nyanlagda färjeläget (tågfärjor till Strib på Fyn). Denna bangård innanför vallarna var i bruk för persontrafiken fram till 1935 då, genom Lillebaeltsbrons öppnande, färjetrafiken på Strib upphörde, liksom då också behovet av en i hamnens närhet belägen personstation. Den nya järnvägsstationen placerades ca. 500 meter utanför fästningsvallarna (fästningen upphörde 1909).

Vasa. Järnvägssträckningen från 1883 inom staden, med person- och godsbangård, inom Vasa trasade sönder östra delen av Setterbergs då ännu gällande och endast delvis bebyggda mönsterstadsplan från 1855. Sju kvarter kunde på detta sätt ej genomföras planenligt (fig. 19). På grund av områdets topografi (järnvägen är belägen i en naturlig dalgång) är det högst osannolikt att några alternativa järnvägssträckningar varit på tal, (Vasa stads byggnadskontor 1968). Hade det här rört sig om en fullt utbyggd stadsplan hade med all säkerhet bangården fått en betydligt mer perifer placering.

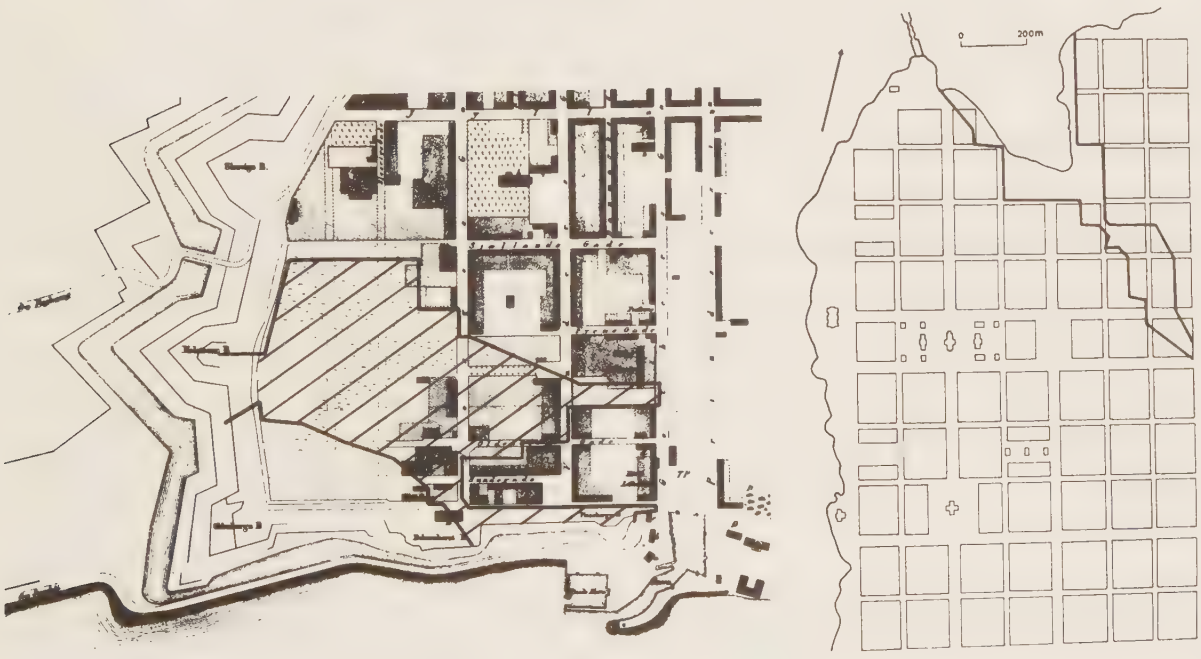


Fig. 18. Fredericia. Del av Traps stadskarta från 1858. Det ursprungliga järnvägsområdet skrafferat. Skala 1:10 000.

Fig. 19. Vasa. Setterbergs stadsplan från 1885 (något förenklad). Det ursprungliga järnvägsområdet omgivet av grov begränsningslinje Skala 1:23 000. (Efter BOOK 1971:2.)

Skälen till bangårdens placering har sålunda i de båda anförda exemplen varit fortifikatoriska (se även kap. 5.2.4.2.) resp. topografiska.

De hårdast drabbade städerna inom resten av C-gruppen torde ha varit Svendborg (vid Odensebanans inträngande i stadskroppen 1876), Nyslott (järnvägen mot Elisenvaara 1908, se fig. 17 C), Holmestrand, Karlskrona och Lund.

Holmestrand. Byggandet av Jarlsbergsbanen 1877-81, till en del som högbana (se även kap. 7.4.2.), genom de centrala delarna av Holmestrand åstadkom stora ingrepp i stadsbebyggelsen (GRAARUD 1907 s. 189). Då staden är belägen på en smal platå mellan Oslofjorden och ett bergsparti kunde järnvägen i detta fall ej passera staden utan husrivningar som följd.

Karlskrona. Nämnes i sammanhanget därför att det förmodligen är det mest svårbedömda C-stadsfallet, då det gäller att avgöra om det är urban eller rural bebyggelse som järnvägen berört. Här gäller det ca 20 byggnader (bostäder + ekonomibyggnader) i östra kanten av den norr om huvudön Trossö belägna Pantarholmen, vilka fick rivas vid Växjöbanans tillkomst 1874. Vissa kartor anger området som spridd bebyggelse, andra som kvartersbebyggelse.

Lund. För Lunds del hade man två alternativa bansträckningar att välja på: 1) En västlig som skar över S:t Månslyckan och Trollebergsvägen med station väster om Klosterkyrkan, ungefär på den plats där Bjärredsbanans station senare anlades. Detta alternativ som i mycket överensstämmer med de båda förändringsalternativen i fig. 67 var lagt utanför det bebyggda området med undantag för något enstaka hus på Trollebergsvägen. 2) I det östliga alternativet, södra stambanans nuvarande ingångslinje till Lund, eftersträvade man ett mera centralt läge för stationen och detta var möjligt endast genom en dragning av banan genom den bebyggda sydvästra delen av den medeltida stadskroppen (fig. 20). Detta förslag som efterhand huvuddelen av stadens styresmän anslöt sig till blev avsevärt dyrare än det västliga bl.a. på grund av en mängd husinköp. Vid debatterna betonades fördelen av att ha stationen inom stadens område mitt för den del av staden, där huvuddelen av affärsrörelserna förekom. Lunds stad fick sålunda lösa in ett stort antal tomter, både bebyggda och obebyggda och dessa överlämnades sedan kostnadsfritt till Statens Järnvägar. (Protokoll från sammanträde med Lunds magistrat och mellan staden och jordägarna 1852-58 /bilagor till SJ:s akt 2f för bandelen Nässjö-Malmö/.)

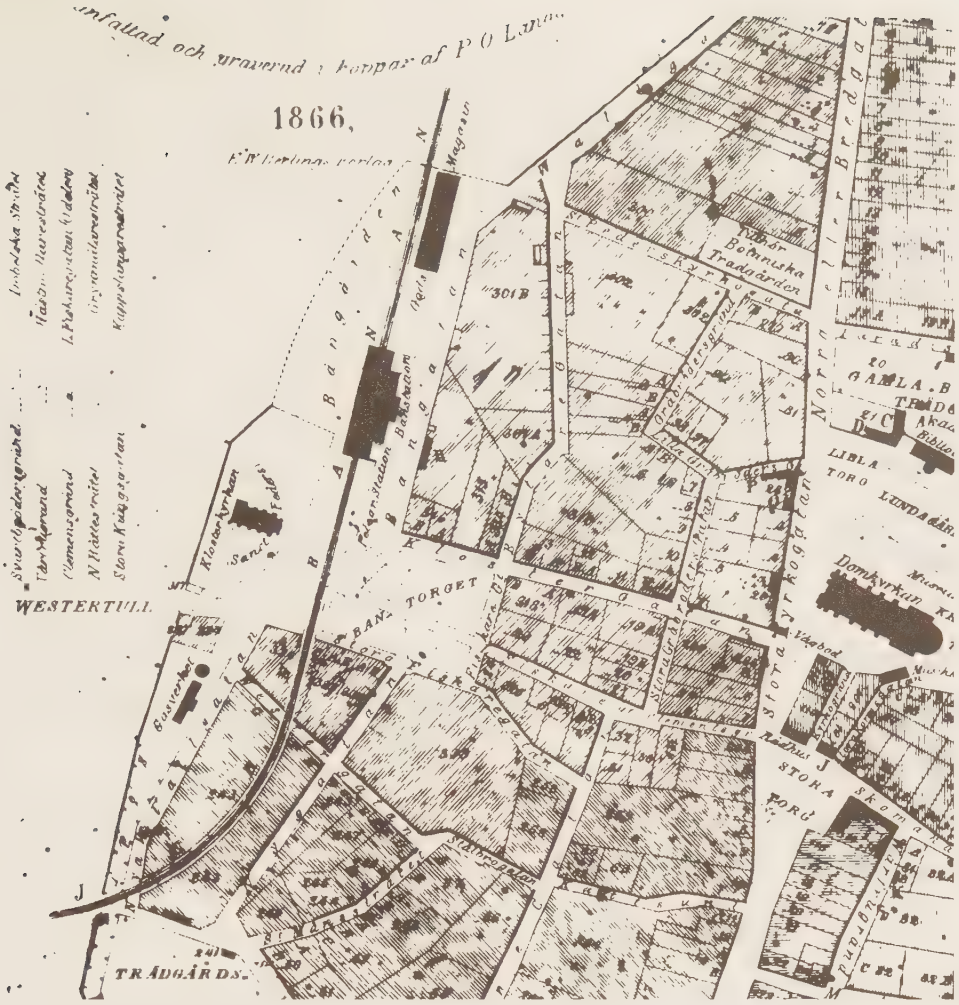


Fig. 20. Lund. Del av 1866 års stadskarta. Skala 1:6 000.

Stationstyperna fördelades i ovannämnda C-stadsgrupp på 8 säckstationer och 6 genomgångsstationer. Då bangården i huvuddelen av fallen låg i kanten av eller utanför stadskärnan kan stationstypen ej sägas ha avgjort ingreppens omfattning.

5.2. Järnväg contra övriga arealer inom stadsområdet.

5.2.1. Inledning.

Utöver den rena kvartersbebyggelsen är det naturligtvis en rad andra befintliga element på stadens kartbild som berörts både av ursprungliga järnvägen och senare utbyggnader av bannätet. Här kommer nedan att behandlas a) övrig bebyggelse, b) kustlinje (utfyllnader) och c) befästningsanläggningar.

5.2.2. Övrig bebyggelse.

Denna grupp omfattar framförallt spridd urban bebyggelse i städernas centrala och yttre delar och rural (pagan) bebyggelse i städernas yttre delar. I den förra kategorin kan nämnas magasins- och mindre industribyggnader, som ej kunnat hänföras till kvartersbebyggelsen och i den senare enstaka bostadshus eller ekonomibyggnader.

En detaljerad, korrekt redovisning av grupp a) skulle troligen vara omöjlig att åstadkomma eftersom samtliga stadskartor ej redovisar enstaka byggnader och att expropriationskartorna (med tillhörande beskrivning) ej alltid anger den tidigare markanvändningen för den av järnvägen förvärvade ägofiguren. Konstateras kan dock att de nordiska järnvägarna även här på mikroplanet gått varsamt fram med bebyggelsen (se Umeå kap. 10.2.1.1.2.). Som exempel på ingrepp i spridd bebyggelse kan dock nämnas Bergen, där husrivningar fick ske vid utläggandet av både den gamla och den nya stationen.

5.2.3. Utfyllnader.

5.2.3.1. Nordisk inventering.

Järnvägens strävan att förlägga stationen så nära stadscentrum som möjligt ledde till att man i kuststäderna vanligen förde in banan mellan stadsområdet och vattnet. I en mängd städer nådde emellertid bebyggelsen ända fram till kustlinjen eller också var landremsan mellan bebyggelse och vatten alltför smal för att ge utrymme åt järnvägsanläggningar. Rörde det sig om flackkust gjordes då mer eller mindre omfattande utfyllnader på vilka sedan banan drogs fram och stationsområdet lades ut.
Städer med olika typer av brantkust eller läge på en smal kustplatå kunde däremot tvingas att leda banan in i det bebyggda området (Holmestrand kap. 5.1.2.). Några stadsutfyllnader av betydelse gjordes med undantag för Landskrona, vanligen ej i de nordiska städerna före 1800-talets mitt. Det rörde sig endast om befästningsverk (AMÉEN 1965 s. 106), hamnpirar, bryggor och liknande. I 55 nordiska städer (dock en viss reservation för ev. felbedömning av kustlinjen) (15 danska, 8 finska, 8 norska, och 24 svenska) ligger järnvägen till någon del på utfylld mark och i 47 fall (11 danska, 8 finska, 7 norska och 21 svenska) rör det sig om den ursprungliga järnvägen. Det kan många gånger vara svårt att avgöra om järnvägen varit huvudmotivet för utfyllnaden (som i Helsingborg) eller endast utgjort en del av ett större projekt (som i Malmö, där utfyllnadsarbetena för hamnanläggningen redan satt igång när järnvägen började anläggas). Mina undersökningar har

gett vid handen att utfyllnaden i flertalet av de ovan nämnda städerna skett enbart för järnvägens skull. I tveksamma fall gäller det att få fram kartor från tidpunkten både omedelbart före och omedelbart efter järnvägens tillkomst. Det är naturligtvis i detta fall lättast att arbeta med städer som helt saknar egentlig hamn (och därmed också eventuella tidigare eller pågående utfyllnader) eller vars hamn är belägen i en annan del av staden. De utfyllnadsarbeten som igångsattes i samband med järnvägsbyggandet ledde i många städer till en fortsatt landvinning utanför järnvägsområdet, i synnerhet till hamn- och industrianläggningar. Vid ev. utvidgningar av dylika bangårdar har därför nya utfyllnader ej behövt tillgripas. Utfyllnadsarbeten behöver nödvändigtvis ej gälla endast järnvägsområden vid havs-, insjö- eller flodkuster utan kan även återfinnas i städer vars bangård (eller järnvägslinje) är belägen på sankmark (ex. Fredericia /nuv. bangård/ och Frederikssund) eller vallgravsterräng (ex. Kristianstad och Landskrona).

Tabell 5 visar de nordiska järnvägsstäder där järnvägsutfyllnad skett. Här anges också om det rör sig om utfyllnad av bangård, (vilket dominerade), bansträckning utanför bangården eller om järnvägen lagts på bank. Svårigheten har varit att exakt bestämma den gamla kustlinjen i städer med långgrund strand.

Tabell 5. Järnvägsutfyllnader i de nordiska järnvägsstäderna.

	Ursprungliga banan	Bangård	Övrig bansträckning	Järnvägs-bank
Danmark				
Fredericia		x		
Frederikssund	x	x		
Fåborg	x	x		
Helsingør		x		
Kalundborg	x	x		
Kerteminde	x	x		
Korsør	x	x		
Köpenhamn		x		
Maribo				x
Nakskov	x	x		
Neksø	x	x		
Praestø	x	x		
Rønne	x	x		

forts. å tabell 5

	Ursprungliga banan	Bangård	Övrig bansträckning	Järnvägs-bank
Stubbekøbing	x	x		
Svendborg	x	x		
Finland				
Fredrikshamn	x	x		
Helsingfors	x	x		x
Jyväskylä	x	x		
Kotka	x	x		
Kristinestad	x	x		
Nyslott	x	x		
S:t Michel	x	x		
Vasa	x	x		
Norge				
Bergen	x	x		
Bodø	x	x		
Drammen	x	x		
Gjøvik	x	x		
Hamar	x		x	
Larvik	x	x		
Oslo	x	x	x	
Trondheim		x		
Sverige				
Falun			x	x
Göteborg	x		x	
Helsingborg	x	x		
Hudiksvall	x	x		
Härnösand	x		x	
Jönköping	x	x	x	
Kalmar	x	x		
Karlshamn			x	
Karlskrona	x	x	x	x
Kristianstad	x	x		
Landskrona	x	x		
Lidköping	x	x		
Malmö	x	x		x

forts. å tabell 5

	Ursprungliga banan	Bangård	Övrig bansträckning	Järnvägs-bank
Stockholm	x	x	x	
Strömstad	x	x		
Sundsvall	x	x		
Sölvesborg	x	x		
Trelleborg	x	x		
Ulricehamn	x	x		
Varberg	x	x		
Vänersborg	x		x	
Växjö				x
Ystad	x	x		
Östersund	x	x	x	

Typfall. Exempel: A. Utfyllnad för ursprunglig järnväg oberoende av hamnutfyllnad.
B. Utfyllnad för ursprunglig järnväg i samband med hamnutfyllnad.
C. Utfyllnad för senare tillkommen järnväg.

A. Helsingfors. Centralstationen är här belägen på utfyllnader i Tölöviken, vilken tack vare järnvägsbanken övergick till att bli en insjö. Genom ett antal utvidgningar av den intill personstationen liggande gamla godsbangården har efterhand alltmer mark vunnits från Tölöviken. De tre viktigaste utbyggnadsetapperna visas å fig. 21. Utan denna möjlighet för bangården att expandera hade man med all säkerhet för länge sedan varit tvungen att omlokalisera Helsingfors järnvägsstation. Huvuddelen av godstrafiken är nu förlagd till Fredriksberg ("F" å fig. 77) 3 km norr om centralstationen, och man har på så sätt hindrat att Tölövikens yta ytterligare decimerats. Som framgår av fig. 22 har Helsingfors mycket stora utfyllda områden, som dock till största delen tillkommit efter den första järnvägens öppnande 1862.

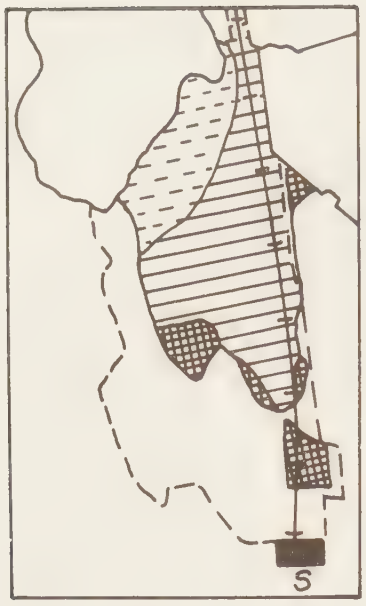


Fig. 21

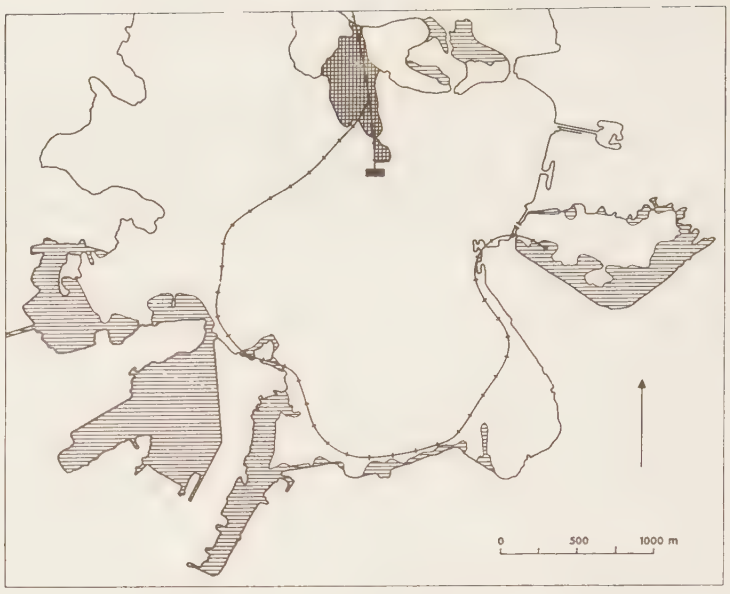


Fig. 22

Fig. 21. Helsingfors. Utfylld mark i samband med bangårdens utläggande. Rutade områden = utfyllnader till ursprungliga bangården 1862, skraffering med heldragna linjer = utfyllnader 1863–99 och skraffering med streckade linjer = utfyllnader under 1900-talet. Streckad linje = bangårdens gräns 1964. Skala 1:15 000. (Efter BOOK 1971:1.)

Fig. 22. Helsingfors. Utfyllnader gjorda 1838–1968. Rutat område = utfyllnader för bangården och vågrät skraffering = övriga utfyllnader. Skala 1:50 000. (Efter BOOK 1968.)

Fig. 23. Malmö. Del av Ljunggrens stadskarta från 1853. Det ursprungliga bangårdsområdet omgivet av grov begränsningslinje. Skala 1:15 000.

B. Malmö. När sträckningen för södra stambanan inom Malmö stad projekterades hade redan utfyllnadsarbeten för hamnanläggningen satts igång och hela den ursprungliga bangården från 1856 låg sålunda på redan beslutad och till största delen också klar utfyllnadsmark. Detta projekt för östra hamnområdet visas å fig. 23. Själva järnvägslinjen fram till det utfyllda området drogs på en smal bank i vattnet ungefär från Sege å.

Vid de utvidgningar av bangården som skedde isynnerhet i samband med de nya järnvägarnas tillkomst företogs stora utfyllnader i järnvägens längdriktning medan en breddning av inre bangården skedde på redan utfylld och t.o.m. stadsplanerad mark.

C. Trondheim. Inför byggandet av Kristiania- och Meråkersbanorna hade man i Trondheim tre huvudalternativ för lösning av bangårdsfrågan:

1. En utbyggnad av den existerande järnvägsstationen på Kalvskinnet (fig. 24). Här fanns emellertid mycket små expansionsmöjligheter då bangården på tre sidor var omgiven av bebyggelse och på den fjärde av Nidelven.

Fig. 24. Trondheim. Weidemanns hamnplan från 1874 med den ursprungliga bangården på Kalvskinnet. Skala 1:30 000. (Efter MYKLAND 1955.)

Fig. 25. Trondheim. Dahls andra hamnplan från 1875 med separata stationer för öst- och sydbanan. Skala 1:30 000. (Efter MYKLAND 1955.)

2. Separata stationer för östbanan och sydbanan, båda belägna på utfyllda öar i Trondheimsfjorden och järnvägen löpande i båge utanför bebyggelsen (fig. 25).
3. Samma sträckning på själva järnvägen som i alt. 2, men en gemensam station för de båda banorna på en utfylld ö i fjorden (fig. 26).

Det blev alt. 3 som kom till utförande och bangården blev klar 1880. Före järnvägsbyggandet fanns i området endast ett par smala vågbrytare (fig. 24). Det område som utfyllts i samband med banan omfattade 29,7 ha och torde vara den största ursprungliga järnvägsutfyllnaden i Norden. Endast i undantagsfall översteg de utfyllda järnvägsarealerna i de nordiska städerna 10 ha. Genomsnittsarealen för de uppmätbara utfyllnader som tillkom för den ursprungliga järnvägen i de svenska järnvägsstäderna uppgick till endast ca. 3,3 ha.

Fig. 26. Trondheim. Del av stadskarta från 1914 med gemensam station för öst- och sydbanan. Skala 1:30 000. (Efter MYKLAND 1955.)

5.2.4. Befästningsanläggningar.

5.2.4.1. Stadsfästningar under 1800-talet. De befästa medeltida städerna i Europa var i första skedet omgivna av jordvallar och träpalissader och senare eventuellt av stadsmurar med ett antal försvarstorn.

Vid nya tidens början framkom emellertid en ny försvarsteknik och under de närmaste århundradena försågs ett stort antal både gamla och nygrundade städer med ett mer eller mindre komplicerat system av vallgravar, bastioner, redutter, och raveliner (förklarande skiss fig. 27).

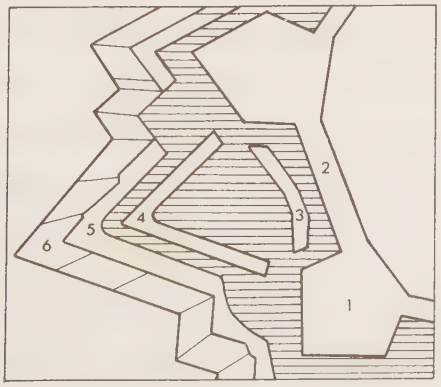


Fig. 27. Del av befästningssystem. 1 = bastion, 2 = kurtin, 3 = tenalj, 4 = ravelin, 5 = betäckt väg och 6 = fältvall. (Efter BOOK 1973.)

Under renässansens glansperiod i Norden på 1600-talet anlitades vid planerandet och byggandet av nya städer och militäranläggningar fortifikationsofficerare från framförallt Nederländerna. Många av våra äldre städer fick nu tidsenliga befästningsverk och kring de strategiskt viktiga nygrundade, till huvuddelen rätvinkliga, städerna anlades mycket omfattande försvarssystem efter kontinental förebild. En stor del av dessa fästningar avvecklades sedan helt under 1800-talets första hälft.

Att befästningsområdena, som i sig själva knappast kan sägas vara en urban yta, här har satts i relation till järnvägarna är motiverat av att de förstnämnda ofta utgjorde det mest dominerande draget på stadens kartbild, samt att de i betydligt högre grad än järnvägen kom att bilda en barriär för stadens permanenta bebyggelse. Vidare skulle ett avlägsnande av befästningsgördeln i många fall göra att stadens karaktär förändrades. Denna försvarsterräng upptog mycket stora, centralt belägna, arealer och järnvägen med dess likaledes arealkrävande bangård strävade också efter ett så centralt läge som möjligt. Härigenom har järnvägen kommit i kontakt/konflikt med de ännu på kartan existerande stadsbefästningarna, d.v.s. både de vid banans tillkomst fungerande och de som utdömts men fortfarande var till största delen intakta.

För de befästa städerna gällde sålunda vid den ursprungliga järnvägens tillkomst, för de viktigare europeiska städernas del vanligen under perioden 1835 - 75, följande tre huvudsituationer:

a) Staden nedlagd som fästning och mindre än 75% av befästningarna på kartan intakta (med intakt menas här att huvuddragen av vall- och vallgravssystem är kvar på kartbilden),
b) staden nedlagd som fästning men 75-100% av befästningarna fortfarande intakta samt
c) staden tjänstgjorde fortfarande som fästning.

Påpekas bör att ovannämnda uppställning även omfattar ett smärre antal bevarade medeltida befästningsverk. Situation a) är i detta fall den minst intressanta, då så pass stora ingrepp redan gjorts i dessa städers befästningar att järnvägen antingen utan större svårigheter kunde fortsätta raseringen eller utnyttja de redan demolerade partierna av försvarslinjen.

Vid en inventering av stadskartorna i ett stort antal av de tidigaste Baedeker-resehandböckerna över Belgien, Frankrike, Italien, Nederländerna, Spanien, Tjeckoslovakien, Tyskland och Österrike huvudsakligen från tiden

1863-1872 återfanns 92 städer av ovannämnda typer b) och c). På grundval av dessa städers kartor har uppgjorts en enkel figurserie, som visar vilka huvudalternativ man hade vid utläggandet av stationsområde i en befäst stad. Hänsyn har på dessa figurer endast tagits till bebyggelsen innanför befästningsområdet och vid redovisningen av fördelningen mellan de olika typerna har endast medtagits regelrätta järnvägar, vilket innebär att lokalbanor av typ Buurtspoorwegen i Belgien och Holland, med otvetydig spårvägskaraktär, ej inräknats.

För större städer, som tidigt fick flera järnvägslinjer, gäller här den bana som mest berört befästningsanläggningarna. Uppgifter rörande dessa anläggningar har erhållits från källor med något varierande tillförlitlighet (resehandböcker, uppslagsböcker från resp. länder, stadsmonografier och för en del städer endast kartor) varför enstaka tveksamma fall då det gäller inplacering av staden i b)- eller c)-grupp kan föreligga.

Till C-4 gruppen (tab. 7) räknas de städer som redan under den första järnvägstiden (hur situationen var exakt vid järnvägens tillkomst har ej gått att få fram) var försedda med den nämnda yttre befästningslinjen. I 16 av de till alt. b) hörande städerna rör det sig om medeltida befästningslinjer.

Att jag ej grundat sammanställningen på de befästa städerna i Norden beror på att en modelluppställning av den typ som fig. 28 återger fordrar ett betydligt större urval av städer.

5.2.4.2. Modellserie (fig. 28). Grupp 1: Järnvägslinjen och stationsområdet lokaliserade till området utanför befästningarna. Detta är den klart vanligaste gruppen och omfattar 54 städer, därav 53 av typ b och 1 av typ c. Förklaringen till denna placering kan vara:

A. Bebyggelse i stadskärnan eller omgivande områden i sådan omfattning att expropriation för bandelen skulle bli ytterst kostsam.
B. Strävan efter att av historiska skäl bevara befästningsanläggningarna.
C. Topografiska hinder (mikro eller makro) för att dra järnvägen närmare staden.
D. Ägoförhållanden.

Bebyggelsen utanför befästningsområdet var emellertid ännu vid mitten av 1800-talet av mycket blygsam omfattning och kunde endast i de största städerna ha utgjort ett verkligt hinder för järnvägens vidare framdragande. Likaså torde makrotopografin endast i undantagsfall (framförallt ett antal

italienska bergstäder) ha spelat en avgörande roll vid placeringen av stationsområdet. I de flesta städer kvarstod då alltså möjligheten att placera stationsområdet antingen på själva försvarsterrängen eller inne i stadskärnan.

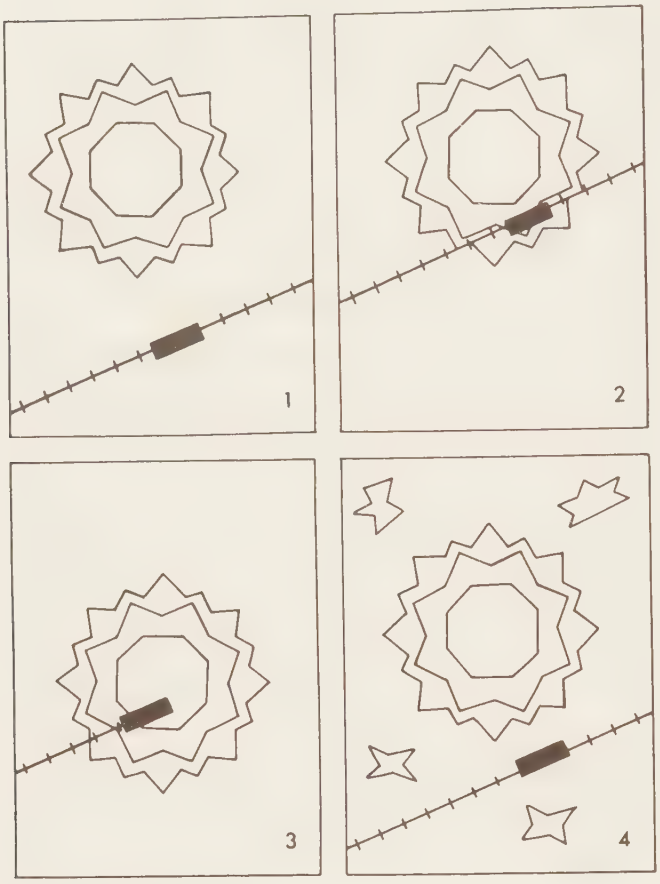


Fig. 28. Järnvägslinjens och bangårdens läge i fästningsstäder (kap. 5.2.4.2.). (Efter BOOK 1971:1.)

Förläggandet av stationen till området innanför befästningarna skulle fordra dels ett genombrott av vallarna, dels friläggande av relativt betydande arealer bebyggd mark, genom att stadskärnan vanligen var fullt utbyggd. (Exempel från grupp 1: Bremen Hbf och Frankfurt.)

Grupp 2: Stationsområdet placerat på själva försvarsterrängen. Detta har ägt rum i endast 7 städer i inventeringsgruppen. Stora partier av befästningslinjen har på detta sätt spolierats. En av orsakerna till placeringen kan vara att områdena utanför vallarna redan bebyggts och att ett raserande av delar av befästningsgördeln var ett billigare alternativ än genombrott i bebyggelsen samtidigt som det gav ett bättre stationsläge. (Exempel från grupp 2: Hamburg Hbf.)

Grupp 3: Järnvägen dragen genom vallsystemet och stationsområdet beläget inne i stadskärnan. I denna grupp ingår totalt 25 städer och denna

siffra kan anses vara mycket hög med tanke på de vanligen stora fysiska hinder som förelåg vid en dylik placering (se grupp 1). En del av förklaringen här ligger i det faktum att hela 15 av ovannämnda städer fortfarande vid järnvägens tillkomst tjänstgjorde som fästningar och i dessa skulle enligt bestämmelserna alla fasta verksamheter vara belägna innanför stadsbefästningarna (jämför Köpenhamn senare i detta avsnitt). Det var naturligtvis mycket angeläget i fästningsorterna att den strategiskt viktiga bangården fick ett så skyddat läge som möjligt. Som ovan nämnts utdömdes under 1800-talets första del på grund av en allt rörligare krigföring, en stor del av de europeiska stadsfästningarna (många av städerna i grupperna 1 och 2) och endast de viktigaste nyckelpunkterna fick behålla sin fästningsstatus. På detta tidiga stadium var det ännu huvudsakligen den slutna i många fall förstärkta befästningsgördeln runt själva stadskroppen, som tjänstgjorde som huvudförsvarslinje och den smala bräsch i försvarsverken, som var nödvändig för införandet av banan förorsakade i de flesta fall relativt ringa skador. De husrivningar som i detta sammanhang skedde för att bereda plats för stationsområdet innanför vallarna kan alltså snarare sägas vara betingade av fortifikatoriska hänsyn än av en strävan från järnvägens sida att få en så centralt belägen station som möjligt. Icke desto mindre är det just i fästningsstäderna som vi får de största järnvägsingreppen i stadsbebyggelse och stadsplan. (Exempel från grupp 3: Bryssel och Strasbourgh.)

Grupp 4: Stationsområdet beläget mellan en inre sluten och en öppen ännu fungerande yttre befästningslinje. I gruppen ingår 6 städer, samtliga med en yttre befästningslinje, bestående av en tät ring av fort, vilken tillkommit under årtiondena efter 1850. (Exempel från grupp 4: Metz.)

Tabell 7 visar en sammanställning av ovannämnda kartinventering.

Tab. 7. Sammanställning av den utomnordiska stadsinventeringen.

	Grupp 1	Grupp 2	Grupp 3	Grupp 4	Totalt
Alt. b	53	5	10	--	68
Alt. c	1	2	15	6	24
Totalt	54	7	25	6	92

Norden. Av det stora antalet befästa städer i de fyra redovisade nordiska länderna kan enligt min definition (fall b och c i detta avsnitt) endast 8 st. vid tidpunkten för den första järnvägens tillkomst betraktas som fästningsstäder.

Fredericia c 3	Kristianstad b 2	Nyborg c 1
Fredrikshamn b 1	Köpenhamn c 1	Visby b 1
Kalmar b 2	Landskrona c 2	

Städer som anlagts i skydd av fästningar eller som senare försetts med fästningar, men som ej omgavs av någon försvarslinje (t.ex. Varberg och Helsingør) medtages ej. Järnvägsnätets relativt sena utbyggnad i Norden har möjligen gett till resultat att ett något större antal landfästningar hade hunnit utdömas och eventuellt raseras än förhållandet var på kontinenten.

Enligt ett förslag från 1819 års svenska befästningskommitté, vilket stadfästes 1822, var det endast Kristianstad av de i ovannämnda lista ingående städerna som fick fullt bibehållen status av landfästning. Landskrona ansågs som en viktig hamnstad och därigenom förblev den del av befästningsringen som vette mot havet militärt område. Kalmar och Malmö fästningar utdömdes och beslut fattades om rasering av vissa delar av dessa städers försvarsanläggningar (MUNTHE V:2 1960 s. 24 resp. 18). Visbys medeltida ringmur och försvarsterräng var helt att betrakta som historiskt minnesmärke och berördes ej av beslutet.

Då någon upprustningsplan ej beviljats åt Kristianstads fästningsanläggningar förföll dessa under årtiondena efter 1822 års beslut samtidigt som en utbyggnad av staden hindrades. 1847 upphörde staden att vara fästning och man beslöt om en partiell rasering av befästningsverken (MUNTHE V:2 1960 s. 132). Denna rasering sammanföll till en del med utläggandet av Hässleholm–Åhus järnväg, vilken var klar 1865. Själva bangårdsområdet placerades huvudsakligen på f.d. försvarsterräng.

I slutet av 1860-talet var försvarsanläggningarna i Landskrona fortfarande intakta men vallgravarna till stor del igenvuxna. År 1870 nedlades fästningen fullständigt (MUNTHE V:2 1960 s. 131). Järnvägen blev klar 5 år dessförinnan och skar sönder den del av befästningsringen, som låg mot Öresund. Därefter försvann den övriga delen av ringen, med undantag för det ännu befintliga citadellet, mycket snabbt. Här kan järnvägen möjligen genom sin placering ha påskyndat beslutet om det definitiva borttagandet av försvarsverken kring staden.

Situationen i Danmark påminde mycket om den svenska. Vid tidpunkten för den första järnvägens tillkomst fanns tre i stånd varande fästningar: Fredericia, Köpenhamn och Nyborg, varav de två sistnämnda var otidsenliga och nedlades kort tid därefter (1857 resp. 1869).

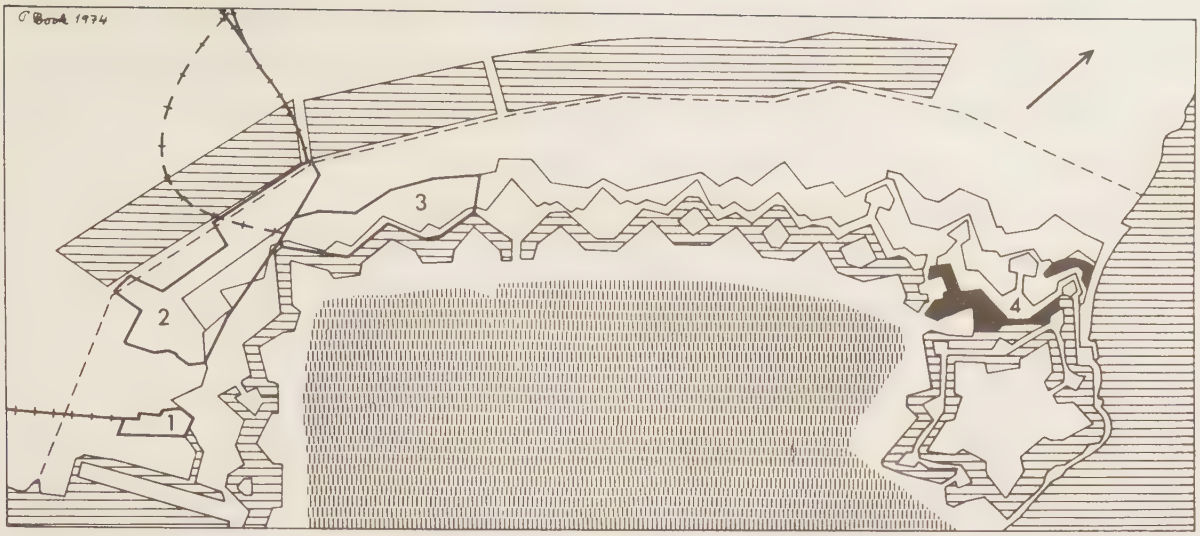


Fig. 29. Köpenhamn. Befästningslinjers inverkan på bangårdars placering. Stadskärnan 1860 markerat med raster. Streckad linje = 1852 års demarkationslinje. Grova begränsningslinjer kring bangårdar. Svart = igenfyllda vallgravspartier för Østre Banegaard. Skala 1:25 000. 1 = ursprunglig bangård (1847-64), 2 = Hovedbanegaard II (1864-1912), 3 = Lehmanns bangårdsförslag från 1861 och 4 = läget för Østre Banegaard 1897. (Sammanställning.)

Fig. 29 vill med Köpenhamn som exempel visa hur gällande och nedlagda befästningslinjer kan påverka bangårdars placering.
Stadens första bangård från 1847 (nr. 1 å fig. 29) placerades omedelbart utanför befästningarna men väl innanför demarkationslinjen. Den 1847 gällande demarkationslinjen låg långt utanför kartbilden. Den streckade linjen på figuren visar 1852 års demarkationslinje. Då inga permanenta byggnader var tillåtna mellan demarkationslinjer och stadsbefästningar kom denna första stationsbyggnad att uppföras i trä (EILER-RASMUSSEN 1969 s. 134 och 246).

Det från bebyggelse fritagna området mellan själva vallgravssystemet och demarkationslinjen gav efter fästningsnedläggningen 1857 (HANSEN och PIHLER 1971 s. 11) järnvägen möjligheter till nya centrumnära bangårdsplaceringar. Köpenhamns andra bangård från 1864 (nr. 2 å fig. 29) förlades sålunda till nämnda område, öster om Skt. Jørgen Sø, varvid de yttre, ännu existerande, fästningsvallarna fick jämnas med marken.
Vid diskussionerna som föregick denna placering framkom flera förslag till nya järnvägsdragningar och stationer. Lehmann förordade 1861 en stationsplacering liknande nr. 2 ovan. Han utnyttjade emellertid istället den obebyggda arealen omedelbart väster om vallgraven i höjd med Peblinge Sø (nr. 3 å fig. 29, den exakta utbredningen av Lehmanns bangård har dock ej gått att få fram på Lehmanns plankarta) (VIBAEK 1971 s. 66-67).

Att de båda sistnämnda bangårdarna (nr. 2 och 3 å fig 29) skonat vallgraven beror på att man 1864 ännu ej uppgjort någon plan för hur denna och utanförliggande områden skulle utnyttjas. Följande år presenterades ett antal planförslag för gamla befästningsterrängen (diskuteras i kap. 7.4.3.). Av den del av befästningsgördeln som låg på Själlandssidan försvann vissa partier helt medan andra kom att ingå i parkområden.
Endast Kastellet med omgivande vallgravssystem kvarlåg intakt (fortfarande militärt område). Till det område där kastellgraven uppgick i den enklare stadsgraven lokaliserades under 1890-talet den Østre Banegaard, färdig 1897. Här övergick alltså till skillnad från bangård II betydande vallgravsavsnitt till att bli järnvägsområde (de svarta partierna av vallgravarna å fig. 29 fylldes igen i samband med utläggandet av denna bangård).

Centralfästningen Fredericia, med sin mycket imponerande, åren 1861-63 upprustade, försvarsgördel (tidigare behandlat i kap. 5.1.1.2.), utgjorde fortfarande vid järnvägens tillkomst en nyckelpunkt i det danska landförsvaret (TYCHSEN 1884 s. 176).

Vid järnvägens relativt sena (1901) framdragande till finska Fredrikshamn (fig. 32) var fästningen nedlagd men befästningsverken fortfarande med undantag för en bastion intakta. Denna bastion försvann vid genomförandet av en rutnätsstadsplan i slutet av 1800-talet. Järnvägen kom ej att till någon del beröra försvarsanläggningarna.

Siffrorna inom parentes efter de nordiska städernas namn i ovannämnda lista anger vilken grupp resp. stad kommit att tillhöra enligt den tidigare gjorda indelningen av fästningsstäderna på kontinenten. Naturligtvis är det mycket svårt att göra en jämförelse med gruppfördelningen inom det ca. 10 ggr. större kontinentala urvalet. Konstateras kan dock, för Nordens del, ett klart brott mot regeln om att bangården i ännu existerande (militära) fästningsstäder placeras innanför försvarsverken. Av de fyra (inkl. Landskrona) aktiva fästningsorterna var det endast i Fredericia som järnvägen drogs in i stadskärnan. En förklaring till att så ej skedde i de övriga tre orterna kan vara att slopandet av fästningen redan var på tal och detta beslut kom ju också snabbt efter banans tillkomst (Köpenhamn 10 år, Landskrona 5 år och Nyborg 4 år).

Bortsett från Fredericia som alltså följde den kontinentala fästningsregeln och Landskrona där järnvägen för bangårdens utläggande drog nytta av de för sjöförsvaret gjorda utfyllnaderna hade bansträckningarna i de

nordiska städerna på grund av bebyggelse och topografi även i avsaknad av befästningar blivit ungefär desamma som nu, vilket sålunda skulle tyda på en mindre påverkan från dessa militära eller f.d. militära arealers sida i Norden än i övriga Europa.

5.3. Ursprunglig järnväg contra stadsplan.

5.3.1. Inledning.

Hittills har i detta kapitel behandlats den ursprungliga järnvägens inverkan på befintliga element i stadskroppen. Betydligt svårare är det att få en komplett redogörelse för järnvägens anpassning till stadsplanelagda (alltså godkända stadsplaner som i de flesta fall i stort överensstämmer med 1856 års finska och 1874 års svenska byggnadsstadga) men ännu ej i någon högre grad bebyggda områden. Då Danmark vid denna tid saknade stadsplaner som omfattade en stor del av stadsområdet och de norska 1800-talsstadsplanerna vuxit fram ur lokala byggnadsstadgor och därför ej finns samlade eller förtecknade i något av mig känt centralt arkiv har det här endast varit möjligt att ingående behandla svenska och finska stadsplaner. Huvudkällor vid denna genomgång har varit katalogen till 1923 års stadsbyggnadsutställning, Tekniska Högskolans stadsbyggnadsavd. i Otnäs/Helsingfors, skriftliga och muntliga uppgifter från stadsingenjörs-/stadsplanekontor samt stadsplaner och historiska monografier över ett antal städer. På grund av uteblivna brevsvar och ur stadsplanearkiven försvunna stadsplaner förekommer en del luckor, dock ej av sådan omfattning att slutresultatet påverkas.

Utgångsläget för bedömning av järnvägens påverkan av stadsplanen var helt olika för Finland och Sverige. Vid stadfästandet av 1856 års finska byggnadsstadga var majoriteten av städerna redan försedda med stadgeenliga stadsplaner (stadgan kan därför till stor del sägas vara en lagstiftningsmässig konfirmation av existerande stadsplaneförhållanden), medan järnvägsbyggandet var relativt sent med 1896 som medianår för den ursprungliga järnvägen. Sålunda hade samtliga finska städer stadgeenliga stadsplaner vid järnvägens tillkomst. För Sveriges del förhåller det sig helt annorlunda. 1874 års byggnadsstadga satte på allvar igång det svenska stadsplanearbetet och följaktligen var det under senare delen av 1870-talet och under 1880-talet som Sverige fick stadsplaner motsvarande de finska från 1830-1850-talen. Eftersom de svenska järnvägarna var betydligt tidigare än de finska (svenska medianåret 1874) var det endast ca. 20 städer som hade en fastställd stadgeenlig stadsplan eller en under 1800-talet tillkommen

plan, vilken i stort motsvarade byggnadsstadgans krav (ex. Vänersborg), vid tidpunkten för den första järnvägens tillkomst.

5.3.2. Finland.

Av de finska rutnätsplanerna av 1856 års typ var det endast Edelfelts 1858 tillkomna plan över Tavastehus som hade den projekterade järnvägen inlagd. Denna järnväg mellan Helsingfors och Tavastehus, som var Finlands första och blev klar 1862, drogs omedelbart utanför gränsen för det stadsplanerade området (i detta fall lika med stadsgränsen). I de flesta övriga städer tillkom järnvägen långt senare än stadsplanen. 3 städer (Kristinestad, Nystad och Nådendal) fick järnväg så sent (1913, 1924 och 1924) att man också hunnit få modernare stadsplaner av Hallman-Jung-typ. I Kristinestads- (1911) och Nystadsplanerna (1921) fanns reserverad mark för järnvägsområdet. Det är t.o.m. möjligt att beslutet om järnvägens dragning i dessa båda städer kom att påskynda de båda stadsplanerna.

För Nystads del föreligger en viss tveksamhet om detta markreservat till någon del var bebyggt vid järnvägens tillkomst. Placeringen av staden i grupp C (kap 4.2.) motiveras emellertid av att Atlas öfver Finland 1910 markerat det sex kvarter stora området (ingående i 1895 års stadsplan) som bebyggt.

I 6 städer (Brahestad, Fredrikshamn, Helsingfors, Kaskö, Uleåborg och Vasa) har järnvägen kommit i konflikt med existerande stadsplan. I Vasa, vilket tidigare omnämnts i kap. 5.1.2. (2 bebyggda och 5 obebyggda kvarter) och Kaskö (4 bebyggda och 2 obebyggda kvarter samt ytterligare 5 obebyggda kvarter i samband med det hamnspår, som utgjorde en direkt fortsättning av ingångslinjen) gäller det sålunda delvis bebyggda områden och här har ej heller skett några större stadsplaneändringar på grund av järnvägen. I Brahestad, Fredrikshamn och Helsingfors rör det sig däremot om relativt omfattande arealer helt på planstadiet.

Till rutnätsplanen i Brahestads stadskärna skarvades under 1800-talet en omfattande stadgeenlig utbyggnadsplan. På en stadsplaneskiss från 1900 har den året innan färdiga järnvägslinjen med hamnspår dragits över nämnda utbyggnadsplan, varvid troligen 16 kvarter i den direkta förlängningen av stadskärnans plan genomskars av själva bangårdsområdet och en del av hamnbanan och ytterligare 6 kvarter spolierades av ett sidospår till hamnbanan. Järnvägens placering i Brahestad fick till följd att stadsplanen för alla

områden på järnvägens baksida upphävdes och vissa stadsplanejusteringar gjordes för de delar av framsidan som låg i direkt anslutning till järnvägen.

Fig. 30 nedan visar den nordligaste delen av Gyldéns stadsplan för Helsingfors från 1838 och fig. 31 samma område enligt en stadsplan från 1863, året efter järnvägens tillkomst. Som synes har relativt stora förändringar ägt rum inte minst beroende på utläggandet av Järnvägstorget. På grund av sitt läge på gammal havsbotten, den s.k. Gloviken, dröjde det ända till 1880-talet innan byggnadsverksamheten på allvar kunde sätta igång (RANCKEN 1932 s. 56–57, S.E. ÅSTRÖM 1957 s. 141, BOOK 1968 s. 123–125).

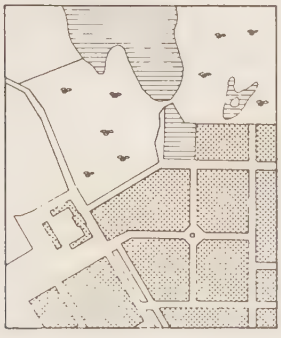


Fig. 30

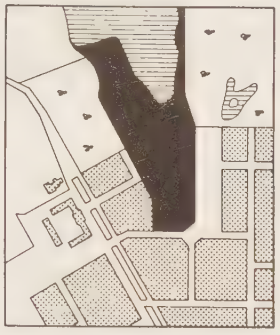


Fig. 31

Fig. 30–31 Helsingfors. Del av 1838 års resp. 1863 års stadsplan. Svart = ursprungligt bangårdsområde från 1862. Skala 1:20 000. (Efter BOOK 1968.)

Uleåborg behandlas utförligt i kap. 10.2.1.1.1.

Till Fredrikshamns berömda 1700-tals-radialplan fogades 1888 en rutnätsplan (fig. 32) (NORDENSTRENG 1911). Den till en del något svängda järnvägslinjens framdragande (invigningsår 1901) tvärs över detta rätvinkliga kvarterssystem förde med sig att stora delar av denna plan ej kom att förverkligas. Det anmärkningsvärda är att man ej låtit banan åtminstone delvis följa gatunätets orientering utan istället genomskurit 7 kvarter på ett helt oregelbundet sätt (jämför Åmål).

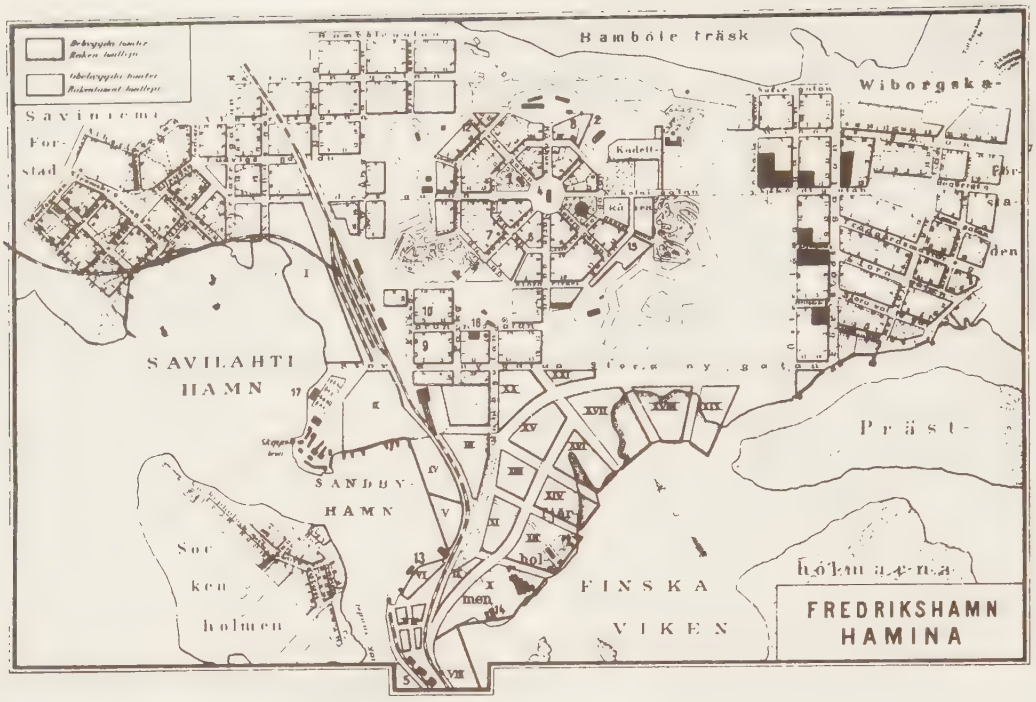


Fig 32. Fredrikshamn. Stadskarta från omkring 1910. Skala 1:20 000. (Efter NORDENSTRENG 1911.)

En förklaring till att så få planerade kvarter berörts av bangårdar och järnvägslinjer i Finland kan vara att betydande delar av planerna redan hunnit bli förverkligade under den vanligen relativt långa tidsperioden mellan stadsplanens tillkomst och järnvägens. Det hände ju också i många fall att järnvägens tillkomst låg betydligt närmare i tiden den första moderna stadsplanen (stadsplaneperiod 2) än byggnadsstadgans stadsplan.

5.3.3. Sverige.

Av de tidigare nämnda ca. 20 svenska städerna som hade fastställda stadgeenliga stadsplaner vid järnvägens tillkomst hade i troligen 9 fall den projekterade bansträckningen lagts in på planen. Tidsintervallet mellan plan och järnväg har då i intet fall överstigit 9 år.

5 städer (Borgholm, Haparanda, Piteå, Skanör-Falsterbo och Skellefteå) fick sina första järnvägar under stadsplaneperiod 2, men i ingetdera fallet hade den moderna stadsplanen (Hallman/Jungplanen) vid tidpunkten hunnit fastställas. Endast i 2 städer (Piteå och Åmål) har den ursprungliga järnvägen dragits genom stadsplanerat (obebyggt eller endast till obetydlig del bebyggt) område. Bergslagsbanan skar i Åmål (fig. 33) i en båge

genom den rutnätsstadsplan som skarvats till det ursprungliga rutnätet. Fastän det rörde sig om enkelspår och själva bangården var placerad utanför stadsbebyggelsen kom de kvarter som var belägna på järnvägens baksida, genom den barriär det smala järnvägsbandet utgjorde, aldrig till utförande.

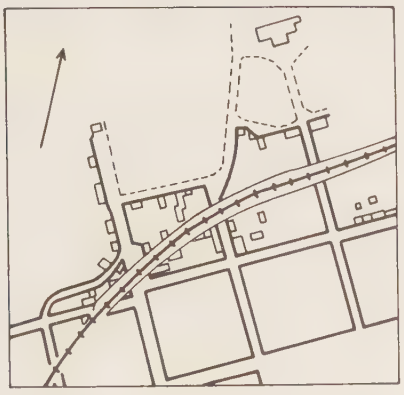


Fig. 33. Åmål. Bergslagsbanans sträckning inom Åmåls stad 1877. Skala 1:10 000. (Omritning av expropriationskarta för bandelen Falun-Göteborg.)

I Piteå var det endast 1 obebyggt kvarter som berördes vid järnvägens framdragande 1915. Enligt det förmodligen ursprungliga banprojektet 1893 skulle bangården ha placerats helt utanför stadsplanen.

Att järnvägen (från 1856) kunnat inpassas i Örebro stadsplan beror på att staden 1854 utsattes för en omfattande brand som omedelbart ledde till verkställandet av en i stora delar regelbunden stadsplan.

5.3.4 Norge.

I de fåtal norska städer där järnvägen drogs genom ett område försett med s.k. reguleringsplan (ung. = i kap. 1.2. nämnda finska och svenska utbyggnadsplaner) ledde detta som regel ej till någon mera omfattande ändring av den gällande planen, utan man behöll den med de kvarter som på ett mer eller mindre regelbundet sätt genomskurits av banan.

Det bästa exemplet på detta finner man utanför köpstädernas krets, i ladestedet Horten (köpstad först 1907). Järnvägen från 1881 skar här genom 14 kvarter, men den omfattande reguleringsplanen behölls oförändrad (fig. 34). De kvartersdelar som hamnade på den smala remsan mellan järnvägen och Oslofjorden kom helt naturligt ej till utförande.

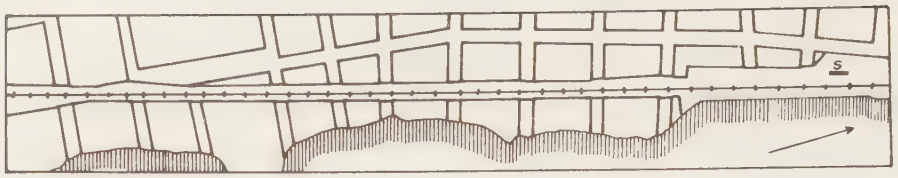


Fig. 34. Horten. Del av stadskarta från omkring 1900 med reguleringsplan. Skala 1:10 000. (Omritning BOOK 1971:1.)

Bland köpstäderna kan främst nämnas Fredrikstad, där järnvägen 1879 drogs genom en 1873 fastställd, helt obebyggd reguleringsplan och genomskar ett 20-tal kvarter (fig. 35). Huvuddelen av reguleringsplanen bibehölls och kom sedan också att till ca. 50% förverkligas (t.o.m. på bangårdens baksida!) trots dessa ingrepp. Anmärkningsvärt är här också att järnvägen utgjordes av en svängd linje.

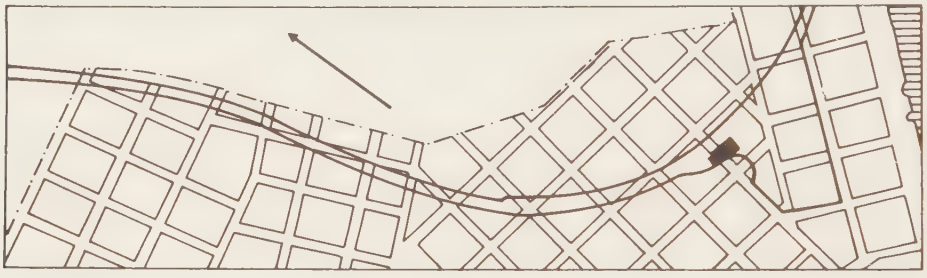


Fig. 35. Fredrikstad. Reguleringsplan från 1873 på vilken inritats järnvägen från 1879. Skala 1:10 000. (Omritning av stadskartor från 1873 och 1882.)

Ett annat exempel utgjorde Grimstad där ingångslinjen kom att dela 2 kvarter inom reguleringsplanen.

Sammanfattning kap. 5.

A. Ursprunglig järnväg contra kvartersbebyggelse.

Tack vare den kvartersbebyggda ytans ringa omfattning i de nordiska städerna vid tidpunkten för deras första järnvägar fanns ej något större behov att här föra in järnvägarna med bangårdar i själva stadskroppen (bland undantagen: Fredericia fig. 18 och Vasa fig. 19). Stationen kunde trots detta få ett relativt centrumnära läge.

I 12 av de 14 C-städerna är sålunda bangården placerad i stadskroppens periferi och här är det endast själva järnvägslinjen som skär genom kvartersbe-

byggelsen.

B. Ursprunglig järnväg contra övriga urbana arealer.

Utfyllnader. För att få en tillfredsställande järnvägsanslutning har man i 55 nordiska järnvägsstäder, d.v.s. 26% av totala antalet varit tvungna att förlägga bangård eller bana till utfylld mark (i samband med havs-, insjö- eller flodkust, vallgravsområden eller sankmark).

I huvuddelen av städerna har dessa utfyllnader gjorts enbart för järnvägen (ex. Östersund), medan det i ett fåtal städer bevisligen ingått i större landvinningsprojekt för hamnanläggningar (ex. Malmö /fig. 23/). I 47 fall har utfyllnaderna gjorts för den ursprungliga bangården. Den förmodligen till ytan största nordiska järnvägsutfyllnaden (29,7 ha) tillkom dock i samband med en förändrad ingånslinje (Trondheim fig. 25).

Stadsbefästningar. Tab. 7 utgör en sammanställning över de i tab. 6 ingående utomnordiska städerna. Här kan sammanfattningsvis sägas att den klart vanligaste järnvägsplaceringen hos stadsalternativ b) (f.d. fästningsstäder där 75-100% av befästningarna fanns kvar) är modell 1 (fig. 28) med järnväg och station utanför befästningslinjen och stadsalternativ c) (orter som vid järnvägens tillkomst fortfarande hade fästningsstatus) modell 3 (fig. 28) med bangården förlagd till arealer innanför befästningarna.

Det mest anmärkningsvärda i tabell över järnvägens framdragande till de nordiska fästningsstäderna är att det av 4 fungerande fästningar endast var i Fredericia som bangården placerades innanför vallarna. Förklaringen till detta torde vara att Fredericia var den enda, enligt planerna, på sikt bestående fästningen. I de övriga fallen upphörde orterna att vara fästningar 2-10 år efter järnvägens tillkomst.

C. Ursprunglig järnväg contra fastställd stadsplan.

De anmärkningsvärt få ingrepp som den ursprungliga järnvägen har åstadkommit i fastställda stadsplaner i Finland och Sverige kan till stor del förklaras av att

1. Finland hade (med undantag för Tavastehus) vid järnvägarnas tillkomst sedan lång tid fastställda stadsplaner (enligt 1856 års byggnadsstadga). Genom att medianåret för de i sammanhanget aktuella finska järnvägarna var så sent som 1896, hade i många fall planerna till väsentliga delar blivit utförda och järnvägen undvek för det

mesta, som nämnts i kap. 5.1.1. att göra ingrepp i bebyggda områden.

2. Ungefär 3/4 av de svenska järnvägsstäderna hade vid tillkomsten av stadsplanerna i enlighet med 1874 års byggnadsstadga redan sin järnväg färdig, varför det här istället blev stadsplanen som fick anpassas till järnvägen.

De ingrepp som trots allt fick göras i de båda länderna har huvudsakligen varit betingade av topografin.

KAP. 6. SPÅRSYSTEMENS UTBYGGNAD INOM STÄDERNA.

I kap. 5 behandlades de två ursprungliga huvudtyperna av järnvägsstationer inom städerna. Det rörde sig antingen om slutstation (i dess mest renodlade form säckstation) eller genomgångsstation. Dessa båda stationstyper hänförs till kategori 1 resp. 2 i fig. 36.
I 125 nordiska järnvägsstäder (44 danska, 14 finska, 10 norska och 57 svenska) d.v.s. 59% av det totala antalet skedde en utbyggnad eller förändring av järnvägsnätet. Anmärkningsvärt är här att utbyggnad eller förändring ägde rum i hela 69% av de svenska och 66% av de danska städerna medan motsvarande siffror för Finland och Norge var 44 resp. 33%.
De tillkomna järnvägselementen kan mycket förenklat indelas i 4 kategorier (3-6 i fig. 36).

Huvudelementen i järnvägsnätets uppbyggnad inom städerna:

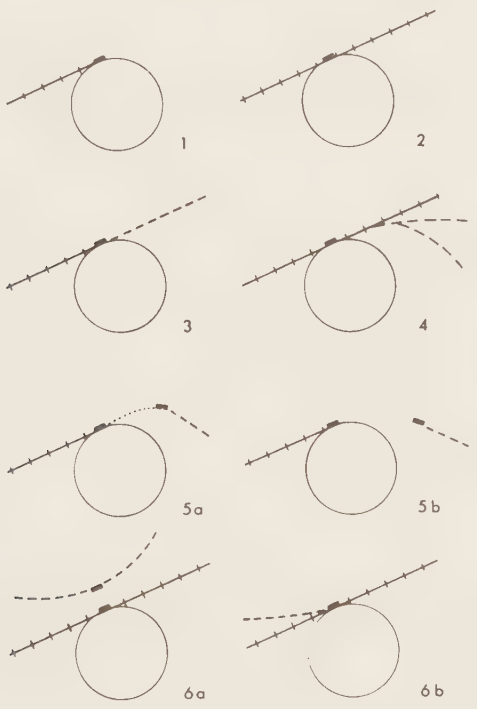


Fig. 36. Modellserie över utbyggnadsmöjligheter för järnvägsnätet inom städerna. Heldragen linje med tvärstreck = ursprunglig eller befintlig bana, streckad linje = senare tillkommen bana och prickad linje = sammanbindningsbana. Cirkeln markerar stadens utbredning vid den ursprungliga banans tillkomst. (Efter BOOK 1971:2.)

Kategori 1: Den ursprungliga ingångslinjen och slutstationen/säckstationen. (Kap. 5.1.)

Kategori 2: Den ursprungliga genomgångslinjen och genomgångsstationen. (Kap. 5.1.)

Kategori 3: Förvandling av en slutstation (kategori 1) till genomgångsstation, genom en vidareföring av existerande bandel.
För att kunna hänföras till kategori 3 fordras att den nya bandelen skall ha tillkommit minst 2 år efter den ursprungliga banans tillkomst. Intervallets längd kan naturligtvis här diskuteras, men det förhåller sig (efter genomgång av ett stort antal expropriationskartor) så att i de fall bandelarna tillhör samma järnvägsprojekt har dessa färdigställts med högst 1 års mellanrum (ex. Jönköping 1862-63 och Lund 1856-57). Hänsyn har ej tagits till om genomgångstrafik verkligen förekom.

Kategori 4: Tillkomst av en eller flera grenlinjer till existerande ban- och/eller ev. grenlinjer till de ursprungliga grenlinjerna.
Till kategorin har också hänförts ett fåtal bansträckningar (med Bergslagsbanan inom Göteborg som ytterlighetsfall), där man haft någon del gemensam med den ursprungliga banan men däremot ej gemensam station. Denna bör dock vara belägen vid eller i omedelbar närhet av existerande bangård.

Kategori 5: Helt ny friliggande bandel med egen station där i:

kategori 5 a: en sammanbindningsbana (utförlig definition i kap. 7.3.1.) mellan den nya och den gamla stationen omedelbart eller efter ett antal år tillkom och

kategori 5 b: en dylik spårförbindelse (direkt) mellan de båda stationerna saknas.

Kategori 6: Förändring av ingångs/kringgångslinjer med:

kategori 6 a: nytt personbangårdsläge och

kategori 6 b: bibehållet personbangårdsläge.

KAP. 7. TILLKOMNA JÄRNVÄGSELEMENT (KATEGORIERNA 3-6) CONTRA STADSBEBYGGELSE OCH STADSPLAN.

7.1. Inledning.

Trots järnvägens obenägenhet att bryta in i existerande bebyggelse konstaterade vi i samband med redovisningen av kategorierna 1 och 2 (kap 5.1.2.) en rad ingrepp av olika svårighetsgrad. Detta avsnitt avser att behandla de ingrepp som senare tillkomna bandelar inom städerna (sammanbindningsbanorna, ändrade bansträckningar och ändrade bangårdslägen redovisas dock som separata huvudavsnitt inom kap. 7) åstadkommit på bebyggelse och stadsplan.

7.2. Kategorierna 3, 4 och 5b.

7.2.1. Ingrepp i bebyggelsen.

Av de 122 nordiska järnvägsstäder (43 danska, 13 finska, 9 norska och 57 svenska) där en utbyggnad av järnvägssystemet ägt rum är det endast vid utläggandet av 10 bandelar i 9 städer (1 dansk och 8 svenska) som husrivningar i kvartersbebyggelse eller sammanhängande stadsbebyggelse fick företas. Dessa 122 städer är sålunda med undantag för 3 städer, inom vilka endast en flyttning av stationen eller ingångslinjen (d.v.s. kategorierna 1 el. 2 + 6) ägt rum (följaktligen ingen utbyggnad identisk med de i inledningen av kap. 6 nämnda 125 städerna). I 3 fall (Rødby, Falun och Sölvesborg) rörde det sig om skapandet av en genomgångslinje (kat. 3), i 5 fall (Falun, Halmstad, Skara, Trelleborg och Uddevalla) gällde det grenlinjer (kat. 4) och i 2 fall (Helsingborg/Raus Planering och Jönköping) gällde det framdragandet av en från övriga spårsystemet skild linje (kat. 5).

Exempel:
I Falun skar Bergslagsbanan (kat. 3), som blev klar 1879, genom 6 åtminstone delvis bebyggda rutnätskvarter och anslöt vid bangården till den 1859 öppnade Gävle-Dala järnväg (fig. 37). Genom denna bansträckning hindrades också en vidare utbyggnad av rutnätsplanen inom området mellan järnvägslinjen och sjön Tisken.

Även grenlinjen mot Rättvik 1889 (kat. 4) inom Falun åstadkom ingrepp i kvartersbebyggelsen. I detta fall fick husrivningar företagas i 3 bebyggda och i stadsplanen ingående kvarter i norra delen av staden samt, för utläggande av norra stationen, i ett område med spridd bebyggelse (fig. 38).

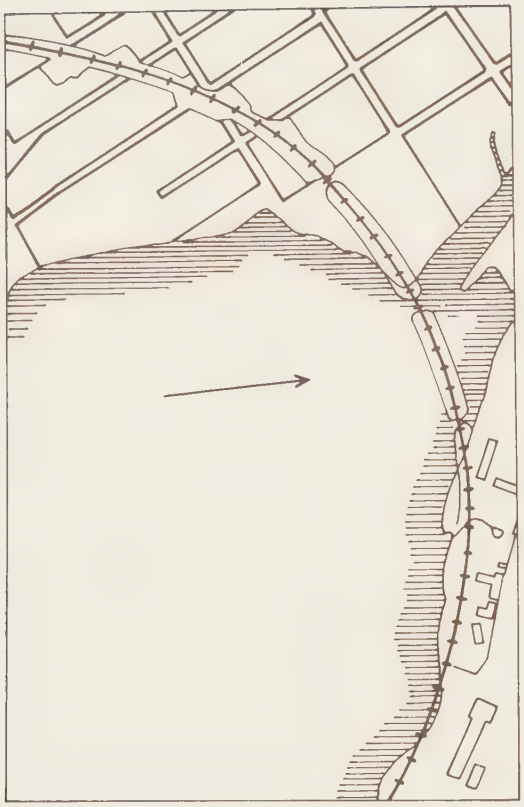


Fig. 37

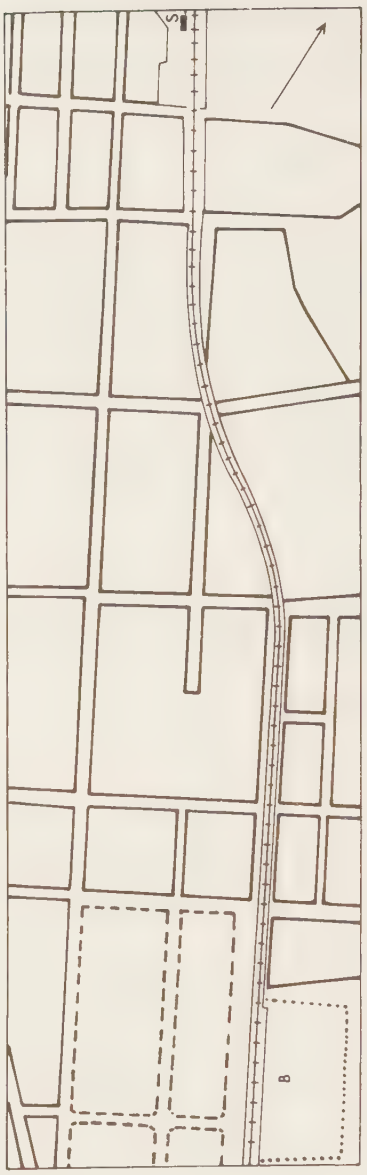


Fig. 38

Fig. 37. Falun. Bergslagsbanans sträckning inom Falu stad. Skala 1:10 000. (Omritning av expropriationskarta från 1872-79.)

Fig. 38. Falun. Bandelen Falun-Moras sträckning inom Falu stad. Skala 1:10 000. (Omritning av expropriationskarta från 1888-92.)

Anmärkningsvärt är att det här för Sölvesborgs del rör sig om en linjedragning genom stadens centrala delar. De genomskurna kvarteren var dock relativt glest bebyggda.

Stora ingrepp i kvartersbebyggelsen företogs vidare i Halmstad (kat. 4) där 5 stadsplanelagda och delvis bebyggda kvarter ingående i Sundius´ stora stadsplan från 1879 berördes.

7.2.2. Ingrepp i stadsplan.

Liksom fallet var med bebyggelsen är det ett litet fåtal fastställda, men ej ännu förverkligade, stadsplaner som påverkats av järnvägens sträckning.

Exempel:

Jönköping. Jönköpings placering på landområdet mellan Vättern och de båda sjöarna Munksjön och Rocksjön samt dess utbredning i söder längs Munksjön har givit de till staden inkommande järnvägarna relativt få alternativa sträckningar. Bebyggelsens utbredning ända fram till strandlinjen i kombination med utomordentligt omfattande stadsplaner har haft till följd att ett relativt stort antal husrivningar (berör dock i huvudsak den ursprungliga banan) och stadsplaneingrepp fått vidtagas.

Sundius´ stadsplan. De kanske främsta stadsplanearkitekterna i Sverige under stadsplaneperiod 1 resp. stadsplaneperiod 2, Sundius och Hallman, var båda engagerade i Jönköpings stadsplanearbete. Den förstnämndes stora stadsplan från 1877 vilken Améen (1971 s. 441 ff) redogör för, hade vid upprättandet av sitt rutnät i östra delen av staden varit tvungen att ta hänsyn till stambanans kurvlinje vid Artillerigatan och följden blev ett antal sneda kvarter (de enda i hela stadsplanen). Den smalspåriga Jönköping-Gripenbergs järnväg, vilken 1894 fick sin station (Jönköping Ö) i närheten av nämnda stambanekurva, kunde vid sitt framdragande ej undvika att skära över 6 kvarter i Sundius´ plan, vilka därmed sammanslogs och hindrades från att bebyggas (fig. 39).

Fig. 39. Jönköping. Sundius' stadsplan från 1877. De snedskrafferade kvarteren markerar bangården för Jönköpings Östra Station. Skala 1:20 000. (Komplettering av AMEEN 1971.)

Hallmans stadsplan. Redan i början av 1930-talet var bansträckningen bestämd för järnvägen mot Ulricehamn (klar 1940). Genom att banan fördes på sydsidan av Rocksjön-Munksjön skulle den på sin fortsatta väg genom södra delen av Torpaområdet ha skurit tvärs genom Hallmans stadsplan från 1908-09 (fig. 40), vilken ännu gällde för området.

År 1933 utarbetades en ny plan för stadsdelen (fig. 41) av Adéll, som visserligen behöll stora delar av Hallmans gatusträckningar norr om banan men

klart och tydligt tog hänsyn till järnvägsdragningen i samband med och söder om banan. Tack vare Stora och Lilla Kurvgatans parallellitet med järnvägslinjen fick stadsplanen karaktär av mönsterlikarstadsplan (definition se AMÉEN 1964 s. 128). Det är emellertid möjligt att den på 1930-talet smått otidsenliga Hallmanplanen även utan järnvägens införande i bilden relativt snart skulle ha genomgått en viss revision och bättre anpassats efter tidens stadsplaneideal. (Här kan nämnas att Alb. Lilienberg redan under första delen av 1920-talet omarbetade stora delar av Hallmans Jönköpingsplan.)

Fig. 42 visar utseendet av det bebyggda Torpaområdet. Järnvägen har här övergett den mönsterlikarroll (dock passiv roll) den hade på Adélls plan.

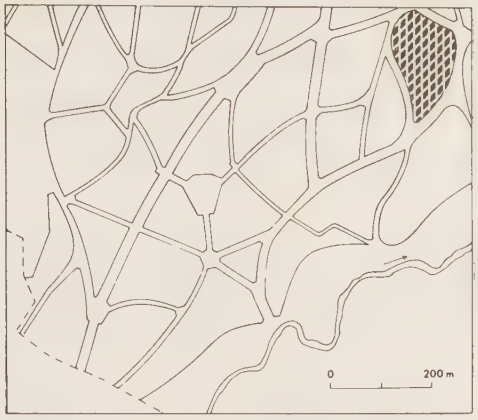


Fig. 40

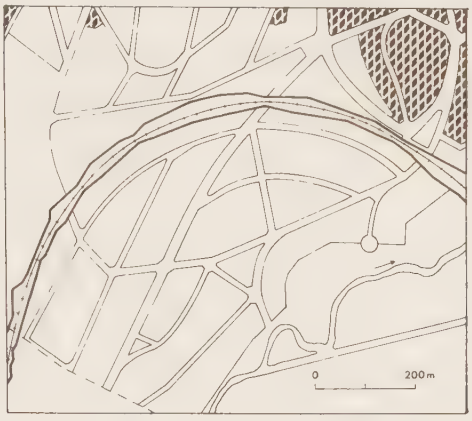


Fig. 41

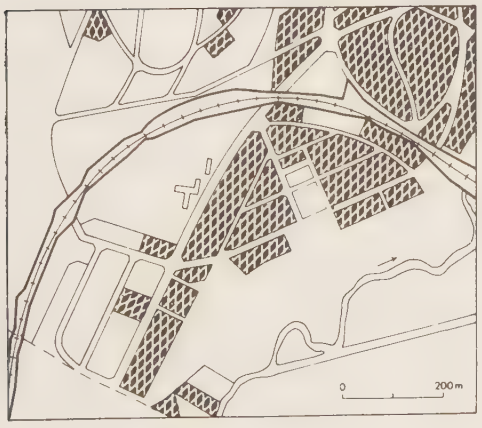


Fig. 42

Fig. 40–42. Jönköping. Torpaområdet. Fig. 40. Enligt Hallmans stadsplan från 1908–09. Fig. 41. Enligt Adélls stadsplan från 1933. Fig. 42. Enligt Norssanders stadskarta från 1948. Bebyggda delar markerade med rasternät. Skala 1:15 000. (Efter Book 1971:2.)

Frågan om järnvägens införande i en fastställd men ännu ej realiserad stadsplan är aktuell i åtskilliga i avhandlingen nämnda planer (jfr. avsnitt 5.3.). Som regel föranledde järnvägen ingen ny stadsplan utan endast smärre revideringar i de kvarter som direkt berördes av banan.

7.2.3. Järnvägen som stadsplanereviderande faktor.

Ytterligare en fråga, vilken ovan berörts och som också kan ställas i åtskilliga sammanhang i denna avhandling är: Skulle den genom banan sönderskurna stadsplanen kommit till utförande även om järnvägen ej berört området? Detta beror naturligtvis till stor del på hur många år som gått från stadsplanens tillkomst till beslutet om järnvägens sträckning. Det går visserligen ej att få fram någon generell siffra för en stadsplans varaktighet, men med utgångspunkt från de av mig genomgångna stadsplanerna i detta arbete kan emellertid sägas att det är högst tvivelaktigt att en stadsplan (från stadsplaneperiod 1 och 2), som 15 à 20 år efter tidpunkten för dess fastställande (till skillnad från nämnda Jönköpingsplan) ej till någon del är utförd, överhuvudtaget kommer att förverkligas. Hade sedan revidering skett av vissa avsnitt av den stora stadsplanen kan chanserna anses vara ännu mindre att den av järnvägen genomskurna stadsdelen skulle ha byggts upp efter den ursprungliga planen.

7.2.4. Analys av 7.2.1. och 7.2.2.

Vad är nu orsaken till de anmärkningsvärt få ingreppen av kategorierna 3-5 i bebyggelse och stadsplan?

1. Medianåret för förvandlingen säckstation→ genomgångsstation växlade starkt mellan de fyra nordiska länderna medan genomsnittliga antalet år mellan tillkomsten av kategorierna 1 och 3 var högst för Sveriges del med 11 år och lägst för Danmarks del med 4 år. Städerna hade på dessa få år ej hunnit utvidgas något nämnvärt. Möjligheterna var sålunda stora att även den nya banan skulle kunna undvika konflikt med stadsbebyggelsen. I de få fall där en sådan konflikt uppstått är det huvudsakligen av topografiska orsaker.
2. Medianåren för grenlinjerna (kategori 4) är visserligen i tre av de fyra länderna något senare, men även om städerna hade hunnit byggas ut en del från medianåret för de ursprungliga banorna (kategorierna 1 och 2) lät man oftast greningspunkterna ligga så långt ut på linjen att man lyckades undvika bebyggelse och stadsplan.

Tabell 8. Medianår för de olika bankategorierna i de nordiska järnvägsstäderna.

Medianår för:	DK år	antal	SF år	ntal	N år	antal	S år	antal
Kategori 1	1876	45	1896	26	1889	20	1874	57
Kat. 3	1887	17	1904	9	1894	5	1885	23
Kategori 4	1900	50	1909	6	1892	6	1895	77
Kategori 5	1899	14	--	-	1872	1	1891	18

Källor: Danmark: AAGESEN 1949, JENSEN 1970, uppgifter från Generaldirektoratet for DSB, Finland: uppgifter från Järnvägsstyrelsen, Norge: ØSTVEDT 1954, uppgifter från Hovedadministrasjonen for NSB och Sverige: Allmän Järnvägsstatistik, Statistiskt sammandrag för åren 1881-1915, uppgifter från SJ:s Centralförvaltning.

7.2.5. Järnvägsprojekt contra stadsplaneförslag.

Hittills har för kat. 3-5 behandlats den befintliga bandelen contra befintlig och tillkommande bebyggelse och stadsplan. Hur pass närvaron av en ny järnväg kan förändra stadsplanens utformning framgår av fig. 43 och 44. De visar samma avsnitt ur två stadsplaneförslag för Ystad utförda av A. Nilsson 1905-06, där fig. 43 är den sedermera något reviderade och 1909 fastställda stadsplanen och fig. 44 ett förslag på vilket inlagts en tänkt övre station, från vilken den projekterade banan mot Genarp skulle utgå (Stadsfullmäktiges i Ystad protokoll 1905 och 1906). Mellan Ystad Övre och Ystad C finns en sammanbindningsbana inritad. De delar av de båda stadsplaneförslagen som är belägna utanför figurerna i väster, norr och öster är helt identiska.

Att det, genom införande av ytterligare ett element (järnvägen) på stadsplanen, kunnat bli så påtagliga skillnader mellan de båda planerna torde bero på deras stora oregelbundenhet. Detta gjorde att man ej, så som varit möjligt under stadsplaneperiod 1:s rutnät, kunde utelämna en eller några kvartersrader och där leda in järnvägen, utan tvingades omarbeta hela det berörda området.

Fig. 44 över Ystad visar alltså en projekterad, ej förverkligad järnvägs inpassning i ett stadsplaneförslag av Hallman/Jungtyp (ej antaget).

Fig. 43 Fig. 44

Fig. 43-44. Ystad. Fig. 43. Del av Nilssons stadsplaneförslag 1 från 1905-06. Fig. 44. Del av Nilssons stadsplaneförslag 2 från 1905-06. Den medeltida stadskärnan markerad med tätt rasternät och de kvarter som kommit till utförande inom utvidgningsplanen med glesare rasternät. Skala 1:8 000. (Efter BOOK 1971:2.)

Fig. 45 visar en karta över Hudiksvall från 1880 med 1878 års stadgeenliga stadsplan inlagd.

I Östra Stadsdelen har infogats en järnvägsesplanad i byggnadsstadgans anda mellan ett planerat bostadsområde och ett planerat industriområde. Till denna gata hade man med all säkerhet tänkt förlägga Norra Hälsinglands järnväg. Utformningen av Bergsesplanaden i stadsplaneavsnittets mitt tyder på att denna, på Edelsvärdskt manér, skulle ha anslutit till den eventuella

sekundärstationen.

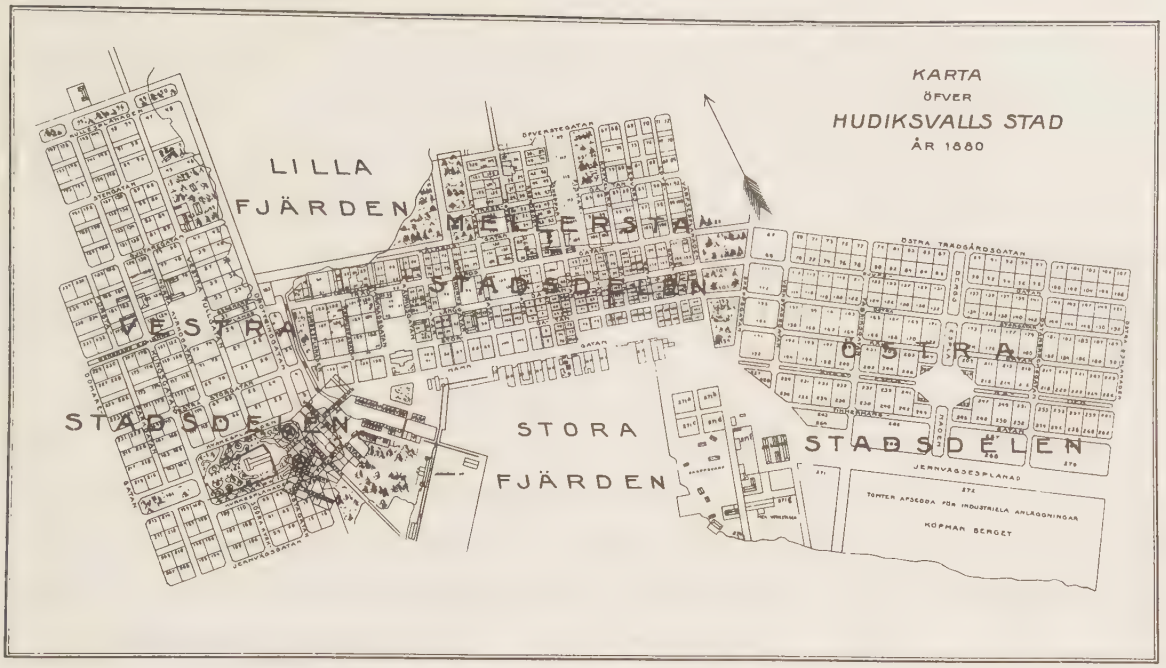


Fig. 45 Hudiksvall. Stadskarta från 1880 med 1878 års stadsplan. Skala 1:13 000. (Efter Adresskalender för Hudiksvalls stad 1907.)

Vi har emellertid här haft att göra med en projekterad men ej enligt projektet förverkligad järnväg (ty den 1896 för trafik öppnade banan mot Bergsjö lades istället i den planerade Ängsesplanaden med själva, den senare tillkomna, stationen placerad på ett oregelbundet sätt mellan planens Verkstads- och Fabriksgator) och en till största delen ej utförd stadsplan av rutnätstyp.

Projekterad ny ingångs/kringgångslinje contra stadsplan behandlas i kap. 7.4.4.

7.3. Kategori 5a (Sammanbindningsbanor).

7.3.1. Inledning och definition.

Under järnvägarnas första årtionden var merparten av banorna privata. I städer vilka nåddes av flera privata linjer eller en kombination av statliga och privata linjer fanns nu tre huvudalternativ vid val av bangårdar: 1) flera olika järnvägsbolag utnyttjar samma station (Malmö, Helsingborg), 2) separata stationsbyggnader och spårsystem, dock i omedelbar anslutning till varandra: bredvid varandra (Horsens), eller på ömse sidor om en bangård (Halmstad och Uppsala) och 3) separata bangårdar som ej ligger i di-

rekt anslutning till varandra (Lidköping och Gävle). Alternativ 1 och 2 använde sig sålunda i stort av samma bangårdsyta (åtskilda spårsystem då det rörde sig om olika spårvidder) och i många fall hade man också gemensamma ingångslinjer. Dessa båda alternativ (i SJ:s terminologi tillsammans benämnda föreningsstationer /SJ 1906 s. 342/) var också de klart vanligaste och naturligtvis både ur passagerar- och expropriationssynpunkt de enklaste. Alternativ 3 kom dock att tillämpas i 30 nordiska järnvägsstäder (exkl. Stockholms förortsbanor), 14 danska, 1 norsk och 15 svenska städer. Arrangemanget kan väl sägas ha flera orsaker, bl.a. 1) Kostsamma markförvärv i den bebyggda delen av staden kunde undvikas genom att bangården lades i den till banan närmsta delen av staden. Det är alltså här bansträckningens geografiska belägenhet som betingat stationsläget. 2) Det starka konkurrensförhållandet mellan bolagen omöjliggjorde samgående på denna punkt. Järnvägssystemen inom de kontinentala städerna, och då framförallt storstäderna, antyder att man här hade ett betydligt starkare motsatsförhållande än fallet var i de nordiska länderna. Påpekas bör att en del nordiska järnvägsstäder i sina järnvägssystem både har exempel på alternativ 1/2 och alternativ 3 (Stockholm, Malmö).

Systemet med två eller flera från varandra skilda bangårdar visade sig efter kort tid vara mycket tungrott inte minst genom att man tvingades till tidskrävande transporter mellan stationerna för passagerarna och omlastningar av godset. Det blev då nödvändigt att förena stationerna medelst s.k. sammanbindningsbanor, vilka i kontinentens storstäder alltså förband redan existerande bangårdar, medan de för Nordens del huvudsakligen tillkom direkt i anslutning till byggandet av den i tiden andra stationen. Bland undantagen kan nämnas Lidköping och Kristianstad, där det tog 19 resp. 18 år innan spårförbindelse etablerats mellan de båda stationerna. För att kunna klassificeras som sammanbindningsbana bör enligt författaren nedanstående båda kriteria vara uppfyllda:

1) Banan skall direkt förbinda två stationer med självständigt verkande bangårdar.
2) Dessa stationer skall tjänstgöra eller före sammanbindningsbanans färdigställande under någon tid ha tjänstgjort som huvudstation för: a) ett eller flera enskilda järnvägsbolag eller b) för någon av de statliga järnvägslinjerna.

Här rör det sig alltså om sammanknytandet av två (eller flera) olika järnvägssystem vilka ibland t.o.m. haft olika spårvidd (ex. Jönköpings Ö - SJ:s spårområde). Uppfylldes däremot ej de båda kraven kan järnvägssträckningen

betraktas som en helt vanlig bandel. Gränsfallen är i detta sammanhang relativt få, (t.ex. spåranslutning till en linje på långt avstånd från den andra bangården).

Antalet sammanbindningsbanor inom järnvägsstäder (vilka i detta avsnitt inventeras för samtliga stadsplaneperioder) i Norden uppgår till 28, fördelade på 14 danska, 1 norsk och 13 svenska.

7.3.2. Sverige.

7.3.2.1. Allmän del och tabeller.

De svenska sammanbindningsbanorna, av vilka en del nedan kommer att presenteras mera utförligt, är följande:

Borås: Borås Övre (Borås-Herrljunga järnväg) - Borås Nedre (C) (Varberg-Borås järnväg), längd 305 m.

Gävle: Gävle C (Gäfle-Dala järnväg) - Gävle Södra (Uppsala-Gävle järnväg), längd 190 m.

Helsingborg: Helsingborg C (Helsingborg-Landskrona-Eslövs järnväg) - Helsingborgs Färjestation (Skåne-Hallands järnväg), längd 515 m.

Jönköping: 1) Jönköping C (SJ) - Jönköpings Hamn (Jönköping-Vaggeryds järnväg,[1] längd 400 m.
2) Jönköpings Östra (Jönköping-Gripenbergs järnväg) - SJ:s spårområde, längd 240 m.

Karlshamn: 1) Karlshamn /C/ (Karlshamn-Vislanda järnväg)[2] - Karlshamn Surbrunn (Mellersta Blekinges järnvägar), längd 1060 m.
2) Karlshamn /C/ (Karlshamn-Vislanda järnväg)[2] - Karlshamn Surbrunn (Mellersta Blekinges järnvägar, längd 2555 m.

Kristianstad: Kristianstad C (Kristianstad-Hässleholms järnvägar) - Långebro, fram till 1941 utanför stadsgränsen (Östra Skånes järnvägar), längd 565 m.

Lidköping: Lidköping (Lidköping-Skara-Stenstorps järnväg) - Lidköpings Västra (Lidköping-Håkantorps järnväg), längd 60 m.

Lund: Lunds Södra (Lund-Revinge järnväg) - SJ:s spår vid Högevall, längd 795 m.

Malmö: Malmö C (SJ) - Malmö Västra (Malmö-Ystads järnväg), längd 235 m.

Stockholm: Stockholms Södra (SJ) - Stockholm C (SJ) (beträffande Stockholms Norra se kap. 7.5.), längd 1955 m.

1) tillhörig Halmstad-Nässjö järnvägar
2) tillhörig Karlshamn-Vislanda-Bolmens järnväg

Trelleborg: Trelleborgs Nedre /C/ (Lund-Trelleborgs järnväg) -
Trelleborgs Övre (Malmö-Trelleborgs järnväg), längd 630 m.
S:a 9505 m.

Av dessa 13 sammanbindningsbanor drogs sålunda 8 mellan privata stationer och 4 mellan SJ-station och privat och 1 mellan två SJ-stationer.

I tab. 9 finns redovisat den tidigare markanvändningen för de 13 svenska sammanbindningsbanorna. Det har emellertid varit nödvändigt att tillämpa en något annorlunda gruppindelning än den som använts i tab. 4 för de ursprungliga expropriationerna, beroende på sammanbindningsbanornas speciella karaktär.

Vid de ursprungliga expropriationerna övergick i stort sett samtlig mark till järnvägsbolagen i de områden där järnvägen drogs fram. Sammanbindningsbanorna fördes i flera fall genom städernas centra som gatuspår (Man utnyttjade här s.k. rännskenor till skillnad från de annars använda vignolskenorna. Profilen är dock bredare och djupare än spårvägsspårens.) på gatu- eller torgmark, vilket medförde att järnvägsområdet kunde användas som vanlig gata bortsett från de tillfällen då tågen passerade. Dylika järnvägssträckningar liksom järnväg på broar över vattendrag har mestadels stannat i kommunal ägo och i dessa fall har det ej gått att få fram någon avgränsad järnvägsyta utan endast spårmeter.

Bebyggd tomtmark innebär att järnvägen gjorde ingrepp i bebyggelse eller drogs över kvarterstomt med byggnader.

Obebyggd tomtmark gäller endast stadskvarter där tomtindelning skett.

Gruppen övrig urban mark är mycket heterogen. Orsaken till att en ytterligare uppdelning av denna grupp ej ägt rum är en större detaljrikedom hos de svenska expropriationskartorna än hos de danska stadskartorna och DSB:s ejendomskort (se nedan). Då nu strävan varit att göra tabellerna 12 och 14 över de danska och svenska sammanbindningsbanorna så jämförbara som möjligt har det därför varit nödvändigt med sammanslagningarna i denna grupp. Av samma skäl redovisas för Sveriges del markanvändningen både som ytmått och längdmått.

De viktigaste kategorierna inom gruppen övrig urban mark är industritomter (ex. Karlshamn), parkområden (ex. Kristianstad) och utfyllnad + strandmark (ex. Jönköping).

Den rurala marken har samlats i en grupp inom vilken kategorin åker + äng omfattar mer än 90% av totala ytan.

Tab. 9. Den förutvarande markanvändningen för de svenska sammanbindningsbanorna (i m^2).

	Rural mark	Bebyggd tomtmark	Obebyggd tomtmark	Expr.gatu-torgmark	Övr. urban mark
Borås	--	1297	688	--	459
Gävle	--	1711	--	379	--
Hbg	--	767	2261	3439	--
Jönkpg C-H x)	--	--	--	--	--
Jönkpg Ö-C xx)	--	--	--	--	--
K-hamn 1	17234	--	--	--	--
K-hamn 2	22450	1040	401	4151	4548
Kr-stad	3865	102	--	78	5697
Lidkpg	--	--	--	--	--
Lund	8892	--	--	--	--
Malmö	--	--	--	--	--
Sthlm	--	1721	--	3746	--
Trbg	1996	2068	608	--	--
Summa	54437	8706	3958	11793	10704

x) därav 120 m i park

xx) därav 30 m i kvarter

Tab. 10. Den förutvarande markanvändningen för de svenska sammanbindningsbanorna (i meter).

	Gatuspår ej expr. mark	Rural mark	Bebyggd tomt-mark	Obeb. tomt-mark	Expr.gatu-torg-mark	Övr. urban mark	Bro
Borås	70	--	25	10	--	170	30
Gävle	40	--	70	--	30	20	30
Hbg	230	--	60	80	145	--	--
Jönkpg 1	280	--	--	--	--	120	--
Jönkpg 2	240	--	--	--	--	--	--
K-hamn 1	--	1060	--	--	--	--	--
K-hamn 2	20	995	65	45	790	640	--
Kr-stad	--	160	50	--	15	240	100
Lidköping	--	--	--	--	--	--	60

forts. å tab. 10.

	Gatuspår ej expr. mark	Rural mark	Bebyggd tomt-mark	Obeb. tomt-mark	Expr.gatu-torg-mark	Övr. urban mark	Bro
Lund	20	775	--	--	--	--	--
Malmö	170	--	--	--	--	--	65
Sthlm	--	--	305	--	525	--	525
Trbg	120	340	120	50	--	--	--
Summa	1190	3330	695	185	1505	1190	810

Tab. 11 Sammanställning av tab. 9. (i m^2) Gruppbeteckningarna är de samma som i tab. 4.

Grupp 1
Bebyggd tomtmark
8706 m^2 9,7%

Grupp 2
Obebyggd tomtmark
3958 m^2 4,4%

Grupp 3
Gatumark-torgmark
11793 m^2 13,2%

Grupp 1+2+3
24 457 m^2 27,3%

Grupp 4+5
Övrig urban mark
10704 m^2 11,9%

Summa grupperna 1-5
35161 m^2 39,2%

Grupp 6-7
Rural mark
54437 m^2 60,8%

Totalsumma
89 598 m^2

Tab. 12. Sammanställning av tab. 10 (i meter).

Kategori 1
Bebyggd tomtmark:
695 m 7,8%

Kategori 2
Obebyggd tomtmark:
185 m 2,1%

forts. å tab. 12.

Kategori 3

Gatu- och torgmark:

2695 m 30,3%

Kategori 4+5

Övrig urban mark:

1190 m 13,4%

Kategori 6+7

Rural mark:

3330 m 37,4%

Broar:

810 m 9,1%

Kategori 1+2+3

3575 m 40,1%

Kategori 1+2+3+4+5

4765 m 53,5%

Totalt: 8905 m

Ej redovisad i tab. 10:

Tunnel: 600 m (Stockholm)

7.3.2.2. Kommentar till tabellerna 11 och 12.

Vid en första jämförelse mellan 20-stadsgruppen i tab. 4 och tab. 11 är det förvånande, med tanke på det faktum att sammanbindningsbanorna ofta är dragna genom städernas centrala delar medan den ursprungliga bandelen i de flesta fall är lagd i periferin, att sammanbindningsbanorna upptar en större procent (60,8 mot 48,2) rural mark än de ursprungliga banorna. Dessa siffror ger dock en missvisande bild av markanvändningen, ty 89,2% av denna rurala areal i tab. 11 är belägen i 2 städer (Karlshamn och Lund) och enbart i Karlshamn 72,9% beroende på att stadens båda sammanbindningsbanor var mycket långa (1060 resp. 2555 meter) och den första gick på rent ruralt område. Genom att de svenska sammanbindningsbanorna normalt är relativt korta (genomsnittslängd 730 m) kan så långa sammanbindningsbanor som de båda i Karlshamn ge slagsida i redovisningen. 8 av de 13 sammanbindningsbanorna ligger f.ö. inte på någon rural mark överhuvudtaget. (Fastställda ännu ej

förverkligade stadsplaner berördes därför i mycket ringa grad.) Att sammanbindningsbanan fick en centralare sträckning inom städerna än de ursprungliga banorna framgår av procenttalen för kategorierna 1+2+3. I 20-stadsgruppen utgjorde dessa tillsammans 7,2% och för sammanbindningsbanorna 27,3%.
Sammanbindningsbanornas särställning framgår också av en tablå visande nedlagda kostnader på bandelar och stationer intill 1905 års utgång. Stockholms sammanbindningsbana kom här, då det gällde nedlagda kostnader för "nya byggnader och anläggningar" både för bandel och stationer på 3:e plats av 25 nämnda bandelar (efter Stockholm S - Göteborg och Malmö-Falköping) vad beträffar utgifternas storlek (SJ 1906 s. 383).

Naturligtvis åstadkom sammanbindningsbanorna i gatuplanet i städernas centra efterhand stora trafikproblem och irritation, inte minst på grund av att tågen här fick framföras med en mycket nedsatt hastighet. Man ansåg vidare att spårarrangemangen mitt i städerna var estetiskt otilltalande. I städer med sammanbindningsbanor av Helsingborgs och Oslos typ, alltså delvis som gatuspår, har därför en energisk kamp förts under många år för eliminerande av dessa banor och byggande av en gemensam centralstation. Se vidare redovisningen av Helsingborgs bangårdsfråga i kap. 7.4.4.1.

7.3.3. Danmark.

7.3.3.1. Allmän del och tabeller.

15 danska städer (14 järnvägsstäder samt Nørresundby som ej blev köpstad förrän år 1900, ett år efter den aktuella banans tillkomst) uppfyllde sålunda de nämnda kraven i kap. 7.3.1. för att räknas som sammanbindningsbana. Sorø uppfyllde visserligen också dessa krav med två självständigt verkande bangårdar, men här låg den ursprungliga stationen Sorø (på bandelen Köpenhamn-Korsør) 2 km från själva staden och utan någon bebyggelsekontakt. "Sorø Bystation" som var slutstation för banan Sorø-Vedde och låg i själva staden tillkom inte förrän 1903 och då etablerades samtidigt spårkontakt med stationen "Sorø". Kring "Sorø" station har uppstått ett självständigt samhälle av stationstyp.

En tabell för Danmark motsvarande tab. 11 är ej möjlig att göra helt korrekt beroende på att den danska motsvarigheten till de svenska expropriationskartorna, ejendomskorten, tillkommit efter verkställd expropriation och dessutom efterhand ajourförts, varvid det är svårt att få fram det ursprungligen exproprierade området. Tillika saknas beskrivningar till denna

typ av kartor.

Kartor och beskrivningar för de under tyska tiden (1864-1920) tillkomna och under 1920- och 1930-talen nedlagda smalspåriga privatbanorna (Kreisbahnen/amtsbanor) i Nordslesvig förvaras numera i arkiv i Schleswig-Holstein. Då dessutom utgivning av stadskartor under tyska tiden varit mycket sporadisk i Nordslesvig är uppgifterna för sammanbindningsbanorna i Haderslev och Åbenrå något osäkra.

I samband med nedläggningar av privatbanor i övriga Danmark överförs arkivhandlingarna från den centrala privatbanestyrelsen i Köpenhamn till resp. bolag, om detta fortfar att existera eller till resp. stad.

På grund av ovannämnda omständigheter har det ej gått att få fram ytuppgifter för sammanbindningsbanorna utan i tab. 13 nedan redovisas endast den tidigare markanvändningen i spårmeter. Källor har förutom det nämnda arkivmaterialet från DSB varit stadsingenjörskontorens kartor, TRAP samt stadsmonografier.

De danska sammanbindningsbanorna är följande:

Grenå: Statsbanegaarden (DSB) - Gerrildbanegaarden (privat), längd 1290 m.

Haderslev: Statsbanegaarden (DSB) - Amtsbanegaarden (privat), längd 1005 m.

Helsingør: Statsbanegaarden (DSB) - Hornbaekbanens station, längd 890 m.

Hillerød: Statsbanegaarden (DSB) - Frederiksvaerksbanens station (privat), längd: 1105 m.

Kolding: Statsbanegaarden (DSB) - Nordbanegaarden (privat), längd 1740 m.

Köpenhamn: Hovedbanegaarden (DSB) - Østbanegaarden (Østerport) (DSB), längd 2415 m.

Nørresundby: Statsbanegaarden (DSB) - Saebybanegaarden (privat), längd 680 m.

Randers: Statsbanegaarden - Hadsundsbanegaarden (privat), längd 1410 m.

Skive: Hovedbanegaarden (DSB) - Nordbanegaarden (DSB), längd 345 m.

Sønderborg: Hovedbanegaarden (DSB) - Amtsbanegaarden (privat, DSB), längd 785 m.

Tønder: Hovedbanegaarden (DSB) - Nordbanegaarden (DSB), längd 430 m.

Varde: Ingångslinjen till Statsbanegaarden (DSB) - Vestbanegaarden (privat), längd 1060 m.
Vejle: Hovedbanegaarden (DSB) - Nordbanegaarden (privat), längd 575 m.
Åbenrå: Statsbanegaarden (DSB) - Lillebanestationen (privat), längd 560 m.
Århus: Hovedbanegaarden (DSB) - Østbanegaarden (privat), längd 1230 m.
S:a: 15 520 m.

Av de 15 danska sammanbindningsbanorna drogs 11 mellan privatbane- och statsbanestationer, 3 mellan två statsbanestationer och i ett fall (Sønderborg) övergick den privata amtsbanegaarden till statsbanestation i samband med sammanbindningsbanans (från den statliga Hovedbanegaarden) tillkomst 1930 (ANDRESEN 1967).

Tab. 13. Den förutvarande markanvändningen för de danska sammanbindningsbanorna (uttryckt i spårmeter).

	Rural mark	Bebyggd tomtmark	Obebyggd tomtmark	Gatu-och torgmark	Övr. urban mark	Bro
Grenå	435	165	525	165	--	--
Haderslev	--	820	--	185	--	--
Helsingør	--	--	--	770	120	--
Hillerød	1085	--	--	20	--	--
Kolding	1455	165	90	30	--	--
Köpenhamn	--	--	330	--	560	--
Nørresundby	--	--	55	40	585	--
Randers	720	--	200	490	--	--
Skive	280	--	--	15	--	50
Sønderborg	--	180	--	435	--	170
Tønder	420	--	--	10	--	--
Varde	860	160	--	40	--	--
Vejle	--	360	145	70	--	--
Åbenrå	540	--	--	20	--	--
Århus	--	110	--	1090	--	30
Summa	5795	1960	1345	3380	1265	250

Tab. 14. Sammanställning av tab 13.

Kategori 1

Bebyggd tomtmark:

1960 m 14,0%

Kategori 2

Obebyggd tomtmark:

1345 m 9,6%

Kategori 3

Gatu- och torgmark:

3380 m 24,2%

Kategori 4+5

Övr. urban mark:

1265 m 9,0%

Kategori 6+7

Rural mark

5795 m 41,4%

Broar:

250 m 1,8%

Kategori 1+2+3

6685 m 47,8%

Kategori 1+2+3+4+5

7950 m 56,8%

Totalt: 13 995 m

Ej redovisad i tab. 13:

Tunnel: 1525 m (Köpenhamn)

7.3.3.2. Kommentar till tabellerna 12 och 14.

Vid en jämförelse mellan de danska och svenska sammanbindningsbanorna (i huvudsak mellan tab. 10 och 13) kan konstateras ett antal olikheter, bl.a. följande:

1. De danska sammanbindningsbanorna är i genomsnitt avsevärt längre än de svenska, 1035 m mot 730 m.
2. Den bebyggda och obebyggda tomtmarken svarar för betydligt högre procenttal i samband med de danska än de svenska sammanbindningsbanorna (14,0+9,6 resp. 7,8+2,1). Förklaringen torde här vara att denna bana i Haderslev gick hela 820 m, genom minst 6 (kartor från den tyska tiden har ej gått att få fram) bebyggda kvarter, d.v.s. 41,8% av totala antalet spårmeter genom bebyggd tomtmark.
3. Det betydligt lägre antalet spårmeter på broar i Danmark än i Sverige (1,8% resp. 9,1%) beror på sammanbindningsbanan i Stockholm.
4. Medan majoriteten (11) av de danska sammanbindningsbanorna drogs mellan statsbane- och privatbanestation upprättades denna förbindelse för huvuddelen (8) av de svenska städerna mellan 2 privatbanestationer.
5. 6 av de danska sammanbindningsbanorna (Grenå, Haderslev, Nørresundby, Randers, Åbenrå och Århus) tjänstgör eller har samtidigt tjänstgjort som hamnbana. I 5 av dessa städer (undantag Grenå) har hamnspåret byggts i samband med första banans tillkomst antingen som hästbana eller som regelrätt järnväg och i dessa fall har endast ett kortare anslutningsspår behövts tillfogas för att få till stånd en förbindelse mellan de båda bangårdarna. Kombinationen sammanbindningsbana/hamnbana (vilken till en del förklarar att de danska sammanbindningsbanorna är längre än de svenska) har för Sveriges del endast förekommit i Jönköping och Trelleborg. I Jönköping tillkom denna bana (Jönköping C - Jönköping H) efter södra stambanans indragande till staden.

Det relativt ringa antalet danska och svenska sammanbindningsbanor har som synes gjort att enstaka extremvärden märkbart påverkat procenttalen. Detta kommer fram även vid en jämförelse mellan gruppen rural mark i de båda länderna (som är procentuellt ungefär lika stor), där ett fåtal städer svarar för majoriteten av arealen.

Till skillnad från Sverige behöll båda stationerna i huvuddelen (11 städer) /undantag Köpenhamn, Skive, Sønderborg och Tønder/ av de danska städerna under en längre tid sin status av huvudstation för resp. järnvägslinjer. Motsvarande svenska siffra är 4 (Jönköping 2 st., Malmö och Trelleborg).

7.3.4. Norge.

Oslo. Sammanbindningsbanan (havnebanen) mellan Oslo Ø och Oslo V upptar en

längd av 2115 m. Båda stationerna har hela tiden hört under statsbanorna (se vidare nordiska exempel, kap. 7 3.5.

7.3.5. Nordiska exempel:

Karlshamn. Den enda stad i Norden där två stycken (smalspåriga) banor (som åtminstone enligt definitionen kan klassificeras som sammanbindningsbanor) med helt olika sträckningar förbundit samma stationer är det ur järnvägssynpunkt komplicerade och något oklara Karlshamn. De båda aktuella stationerna var Karlshamn-Vislandabanans station (klar 1874) och stationen för Mellersta Blekinges järnvägar (1889) vid Surbrunnen. Hela den streckprickade linje å fig. 57 med nämnda station vid Surbrunnen strax öster om stadens bebyggda område byggdes av Mellersta Blekinges järnvägar 1889. Den nordliga delen av den streck-prickade linjen fram till skärningspunkten med den existerande Vislandabanan gav alltså en direkt förbindelse mellan de båda stationerna. Denna bandel benämns sammanbindningsbana 1. Den gick helt utanför stadsbebyggelsen och berörde endast rural mark.
År 1889 blev det känt att Mellersta Blekinges järnvägar hade planer på att göra Surbrunnsstationen till Karlshamns huvudstation och därmed degradera den gamla stationen till gods- och rangerbangård. Då stadens myndigheter emellertid ansåg att Vislandajärnvägen var den viktigaste banan gav man samma år koncession för en ny genomgångslinje - en direkt fortsättning av Vislandabanan. Denna nya bansträckning (den heldragna linjen å fig. 57 söder om den ursprungliga stationen /se även fig. 53/ fram till skärningspunkten med den streckprickade linjen) övertog omkring 1890 genomgångstrafiken. Härigenom uppstod sammanbindningsbana 2 (den streck-prickade linjen söder om Surbrunnens station fram till skärningspunkten med den heldragna linjen samt den heldragna linjen från nämnda skärningspunkt till ursprungliga stationen). Den streck-prickade delen av sammanbindningsbana 2 sträckte sig över rural mark och den heldragna delen huvudsakligen över bebyggt område och då isynnerhet gatu- och tomtmark.
År 1894 anhöll emellertid Mellersta Blekinges järnvägar om att få återuppta trafiken på sin gamla sträckning (hela den streck-prickade linjen å fig. 57) och man gick också så långt att man i strid med avtalet också började att trafikera denna bana. Efter ständiga tvister slopades hela denna östra bansträckning i 1899 års stadsplan och ersattes med en bred gata (Erik Dahlbergsvägen) och öppna platser. Staden fick tillåtelse att expropriera marken, rälsen revs upp och trafiken överfördes på nytt till genomgångslinjen genom stadens centrala delar (MOBERG 1950, s. 177-198). Vislandabanans sta-

tion blev huvudstation, vilken funktion den hade fram till 1957, då järnvägen på nytt lades om i samband med övergången till normalspår (streckad järnvägslinje å fig. 57) (se kap. 7.4.2.).

Jönköping. Sammanbindningsspåret mellan Jönköpings Östra och SJ:s spårområde vid Strandgatan (fig. 46) kunde tack vare den ringa spårvidden (600 mm) och den därav följande goda anpassningen till bebyggelsen, dragas genom bebyggda kvarter utan att husrivningar behövde företagas. Öhnell anser att 600 mm-järnväg med stor fördel kunde byggas "då det är fråga om kortare jernvägsförbindelse mellan en jernvägsstation eller hamn och en industrianläggning eller dylikt, i hvilket fall det smala spåret med sina små krökningsradier kan, såsom det skett vid Kosta inledas i brädgårdar och verkstäder....". Som minsta krökningsradier anges för spårvidden 1435 mm: 300 m, 1067 mm: 240 m, 891 mm: 200 m el. undantagsvis 150 m samt för 600 mm: 100 m (ÖHNELL 1891 s. 161).

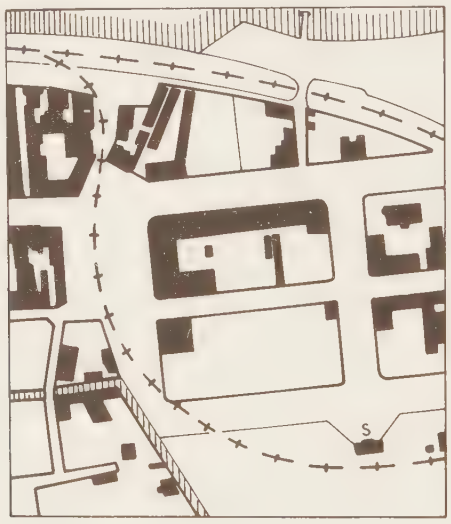


Fig. 46. Jönköping. Området kring Jönköpings Östra Station 1895. Sammanbindningsbanan mellan Jönköping Ö och SJ:s spårområde markerad med streckad linje. Byggnader markerade med svart. Skala 1:5 000. (Omritning av Karta öfver östra delen av Jönköping 1895.)

Sønderborg. Stadens belägenhet på ömse sidor om Als sund har åstadkommit svåra järnvägstekniska problem. Ön Als, på vilken Sønderborgs stadskärna är belägen, fick 1898 ett smalspårigt järnvägsnät och Sønderborgs järnvägsstation (Amtsbanegaarden, A å fig. 47) placerades i stadens östra del med spårförbindelse i bebyggelsekanten till hamnen vid Als sund. 1901 knöts Sønder-

borg till det normalspåriga statsbanenätet (staden tysk 1864-1920) och stationen förlades till fastlandssidan. Under slutet av 1920-talet ombyggdes amtsbanen till normalspår och i och med tillkomsten av en järnvägsbro över sundet förenades de båda banorna. Detta innebar att man fick göra stora genombrott i kvartersbebyggelsen och sammanbindningsbanan mellan de båda stationerna lades som gatuspår i den därvid tillkomna huvudgenomfartsleden Jernbanegade. Fig. 47 visar Sønderborgs stadskarta från 1925 med sammanbindningsbanan inlagd som streckad linje (ANDRESEN 1967 och HJELHOLT 1960 s 169).

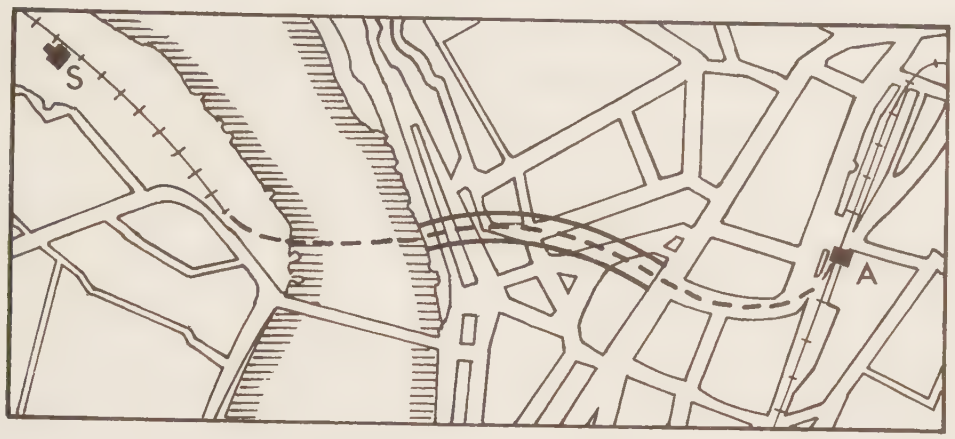


Fig. 47. Sønderborg. Del av stadskarta från 1925. Heldragna grova linjer = den 1930 tillkomna Jernbanegade. Streckad linje = sammanbindningsbanan. A = Amtsbanegaarden och S = Hovedbanegaarden. Skala 1:10 000. (Omritning och komplettering av TRAP 1930.)

Fig. 48. Oslo. Del av stadskarta från 1925. Grov heldragen linje markerar hamnbanan. Skala 1:20 000.

Oslo. Redan kort efter tillkomsten av Vestbanestasjonen 1872 framlades planer på en spårförbindelse mellan den smalspåriga Vestbanestasjonen och den normalspåriga Østbanestasjonen. Man var t.o.m. i slutet av 1800-talet inne på tanken att uppföra en centralstation för Oslo inte minst beroende på att de båda existerande stationerna ända från början lidit av kronisk utrymmesbrist, kanske värre än i någon annan nordisk järnvägsstad. En mängd förslag på kringgångslinjer och sammanbindningsbanor i form av högbanor framkom kring sekelskiftet.

Av detta blev endast en hamnbana mellan Oslo V och Oslo Ø (fig. 48) med omlastningsplats på grund av olika spårvidd. Banan blev klar 1907 och gick till stor del som gatuspår varvid en fiskehamnsbassäng fick fyllas igen. Före sammanbindningsspårets tillkomst hade godstransporterna mellan stationerna ombesörjts av häst och vagn.

Oslo hamnbana, vilken huvudsakligen används för godstrafik, visade sig snart ha för liten kapacitet och den anses nu vara den svåraste flaskhalsen i det norska järnvägsnätet (ØSTVEDT III s. 25 och s. 362 ff). Centralstationsfrågan håller dock nu på att lösas i och med byggnaden av en underjordisk genomgångsstation under stadens centrum. Detaljbehandlingen av Helsingborg i kap 7.4.4.1. kan i fråga om projektens antal och vidlyftighet också sägas återspegla förhållandena i Oslo.

7.4. Förändrade ingångslinjer och personbangårdslägen (kategori 6).

7.4.1. Gruppindelning.

I följande avsnitt kommer de orter att behandlas, där järnvägen inom själva stadsområdet erhållit förändrad ingångslinje (smärre spårjusteringar behandlas sålunda ej) och/eller där personbangården (ej endast stationshuset) omlokaliserats. En uppdelning i fyra grupper med avseende på förändringarna kan här göras:

a) Förändrad ingångslinje + nytt personbangårdsläge.
b) Förändrad ingångslinje, men bibehållet personbangårdsläge.
c) Flyttning av personbangård till ny bandel eller till en förlängning av existerande bandel.
d) Flyttning av personbangård längs existerande bandel.

Omlokalisering av godsbangården har tidigare berörts i kap. 2. Dessa bangårdars placering har ej påverkat detaljutformningen av stadsplaner på samma sätt som personbangårdarna och då isynnerhet själva stationsbyggnaden

förmått göra. Godsbangårdarna ligger ofta i anslutning till någon form av industriområde.

Tab. 15. Städernas fördelning på de fyra förändringsgrupperna och stadsplaneperioderna.

Stadsplaneperiod 1	Stadsplaneperiod 2	Stadsplaneperiod 3
grupp a)		
Gävle 1875	Bergen 1913	Fredericia 1935
Helsingør 1891	Horsens 1929	Karlshamn 1957
Hudiksvall 1874	Köpenhamn III 1911	Middelfart 1935
Köpenhamn II 1864	Sundsvall 1925	Nykarleby 1949
Maribo 1874	Söderköping 1906	Skive 1962
Slagelse 1892	Tønsberg 1913	
Söderhamn 1886		
Trondheim 1880		
Viborg 1896		
grupp b)		
Karlshamn 1890	Hudiksvall 1925	Falkenberg 1937
	Stockholm 1929	Trelleborg 1971
	Varberg 1920	
grupp c)		
Stockholm 1871	Kongsberg 1915	Villmanstrand 1934
Ängelholm 1885	Skien 1917	
grupp d)		
		Björneborg 1933
		Nykøbing/F 1962

Vad som gör dessa förändringar och då särskilt omlokaliseringen av bangårdarna så intressanta är att man får en god värdemätare på stationens betydelse under olika tider, vilken roll bangården och då speciellt stationsbyggnaden spelat vid utarbetandet av nya stadsplaner och som magnet på olika former av cityservice. Vidare ger dessa järnvägsomläggningar möjligheter att studera den varierande omfattningen av ingrepp i existerande bebyggelse och fastställda stadsplaner under de tre stadsplaneperioderna.

Orsakerna till dessa förändringar av städernas järnvägssystem har för huvuddelen av städerna gått att få fram genom järnvägsbolagens handlingar, stadsmonografier samt uppgifter från resp. städer. I några fall rör det sig emel-

lertid endast om antaganden. Vanligen har man att göra med en kombination av orsaker för flyttning av en bangård.

De oftast förekommande orsakerna (i avsnittets figurer markeras där ej annat anges de ursprungliga anläggningarna med heldragen linje och de nya med streckad:

1. En önskad övergång från säckbangård till genomgångsstation eller möjlighet till genomgångsstation. Denna orsak har konstaterats i 13 städer av vilka det i 9 städer har rört sig om en samtidigt införd ny bandel (ex. Maribo/fig. 49/, Kongsberg /fig. 50/ och Viborg /fig. 51/) och i 4 städer om en senare tillkommen bandel (ex. Hudiksvall).

Fig. 49-54. Figurserie visande städer med förändrade ingångs-/kringfartslinjer. Bebyggelsens utbredning markerad med rasternät. Heldragen järnvägslinje = ursprunglig bandel, streckad järnvägslinje = senare tillkommen bandel och grov heldragen linje = kustlinje. Skala 1:25 000. (Omritningar av ekonomiska kartor, stadskartor, topografiska kartor samt BOOK 1971:1).

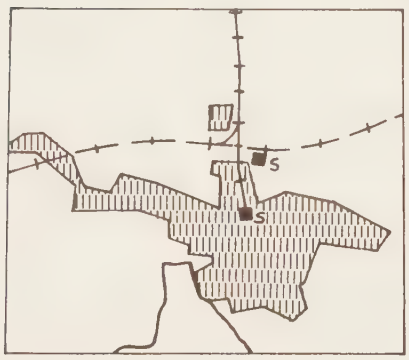


Fig. 49

Fig. 49. Maribo. Bebyggelsens utbredning 1889.

Fig 51

Fig. 51. Viborg. Bebyggelsens utbredning 1900.

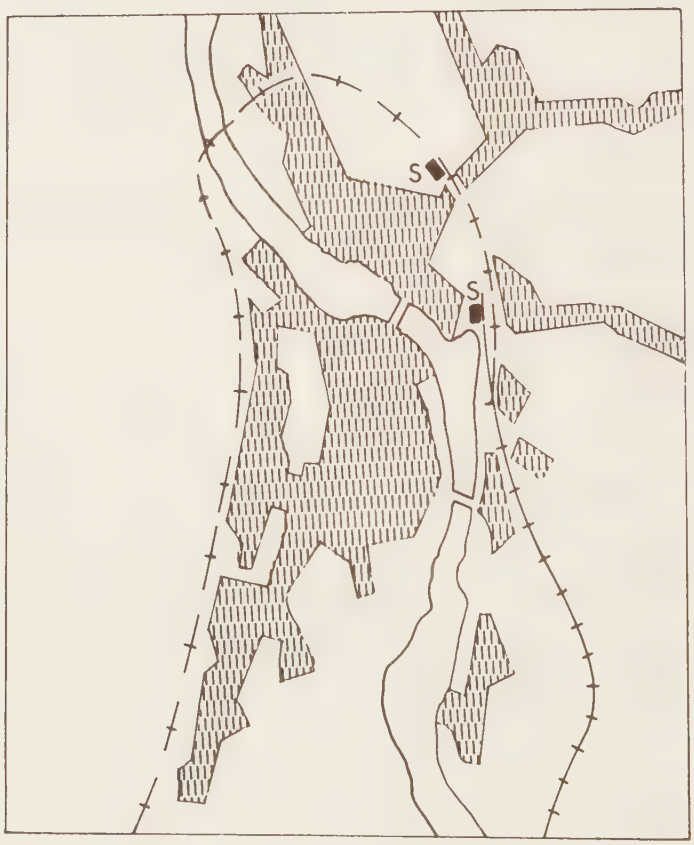


Fig. 50

Fig. 50. Kongsberg. Bebyggelsens utbredning omkring 1920.

2. Små utvidgningsmöjligheter för den ursprungliga bangården har lett till en förändrad bangårdsplacering i 3 städer. Utöver dessa tydliga fall kan man räkna med att just utrymmesbristen har varit en av de bidragande flyttningsorsakerna i en stor del av de övriga städerna (ex. Köpenhamn /fig. 55/).

3. Tillkomsten av tågfärjelägen (Korsør) liksom avvecklandet av dylika genom tillkomsten av broar (Fredericia, Middelfart) samt önskan om direkt hamnkontakt (Helsingør /fig. 52/) har varit den bidragande orsaken i 4 städer.

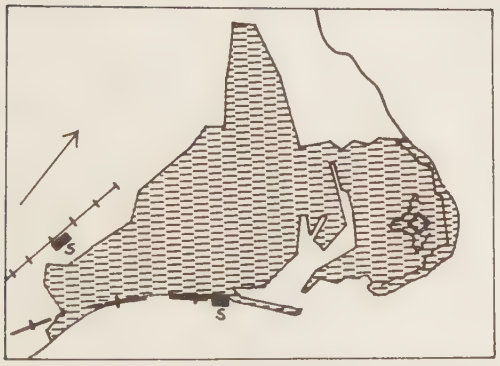


Fig. 52. Helsingør. Bebyggelsens utbredning 1889.

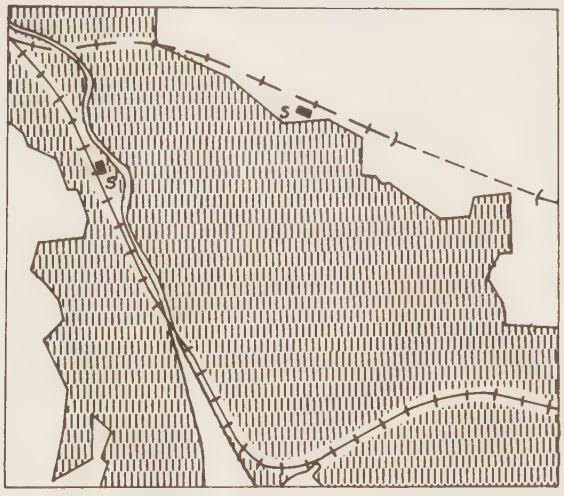


Fig. 53. Karlshamn. Bebyggelsens utbredning omkring 1965.

4. Omläggning av spårvidden från smalspår till normalspår har i 5 städer föranlett nya ingångslinjer och likaså nya stationslägen (Karlshamn /fig. 53 och Bergen). Här rör det väl sig snarare om en lämplig förevändning att få flytta från ett olämpligt stationsläge.

5. Ett alltför centrumavlägset stationsläge har i 6 städer lett till en omlokalisering av bangården till ett läge i omedelbar anslutning till stadskärnan (Slagelse /fig. 54/ och Gävle).

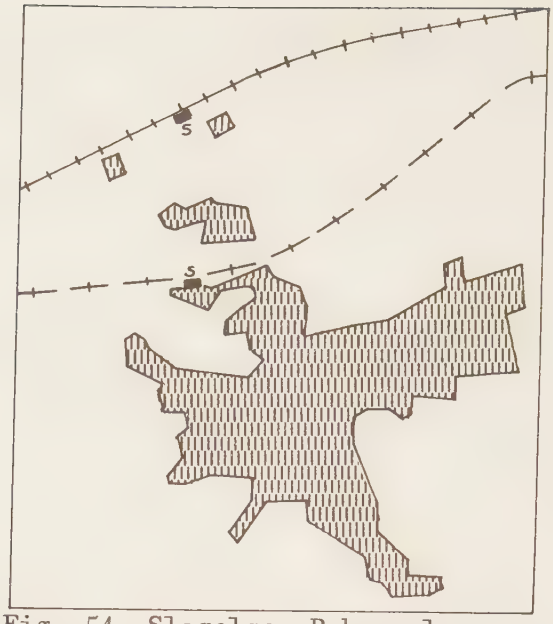


Fig. 54. Slagelse. Bebyggelsens utbredning 1892.

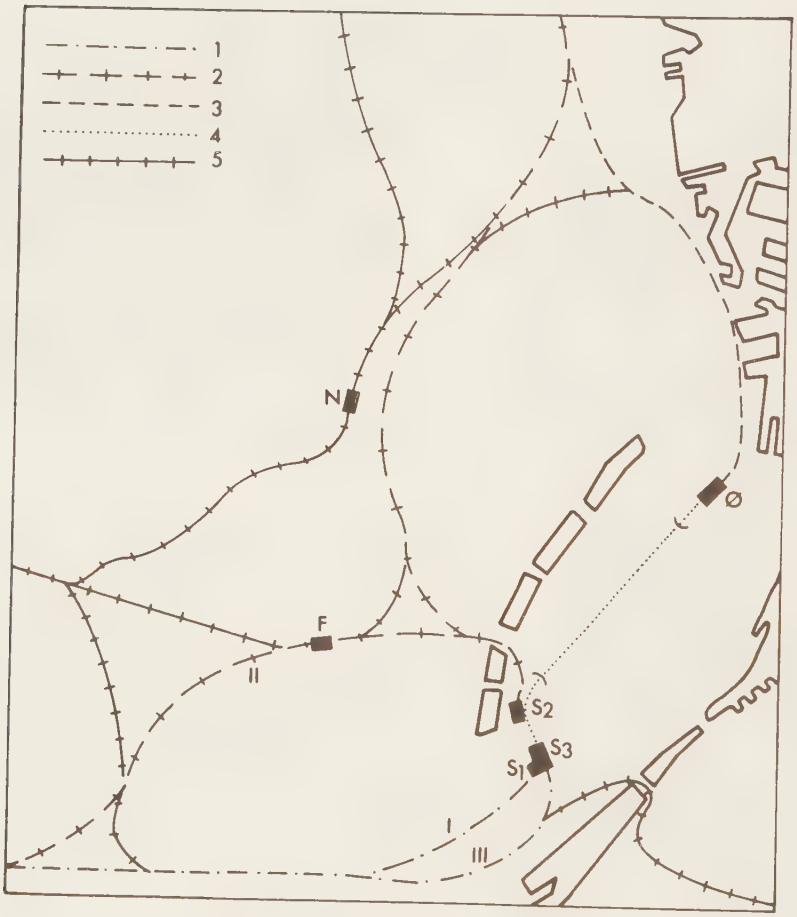


Fig. 55. Köpenhamn. Järnvägssystemet genom tiderna. 1 = Roskildebanan 1847-64 (I) och 1911- (III), 2 = Ingångslinjer 1864-1911 för Roskildebanan (II) och Helsingørsbanan, 3 = Kystbanen 1897-, 4 = sammanbindningsbanan Hovedbanegaarden-Østerport (Boulevardbanen) 1917- och 5 = övriga banor S1, S2 och S3 = Hovedbanegaard I, II och III. F = Frederiksbergs station, N = Nørrebro station och Ø = Østerport station (f.d. Østre Banegaard). Skala 1:80 000. (Efter BOOK 1971:1.)

De övriga orsakerna är mer speciella beroende på olika lokala förhållanden, exempelvis kurvförhållanden. Flyttningarna vittnar i en del fall om brist på förutseende vid den ursprungliga bangårdens placering, t.ex. i de fall där flyttningarna ägt rum årtiondena närmast efter järnvägens tillkomst.

7.4.2. Nya ingångslinjer och personbangårdar contra stadsbebyggelse.

Direkta ingrepp i existerande kvartersbebyggelse kan, i samband med dragande av nya ingångs- eller kringfartslinjer samt utläggande av nya bangårdar, anses ha skett i endast 6 städer (1 dansk och 5 svenska). Detta torde bero på att man här liksom i samband med de ursprungliga banorna sökt placera järnvägen i kanten av själva bebyggelsen. De ingrepp som trots detta skett har också vanligen berott på från denna kant utskjutande bebyggelseavsnitt. Då de 5 svenska ingreppen är mycket omfattande, i flera fall de kanske svåraste som gjorts av järnväg i existerande kvartersbebyggelse i Norden och tillika är av väsentligt olika karaktär (både fallen a), b) och c) från kapitelinledningen 7.4.1. finns representerade) och från olika tidsperioder kommer alla 5 städerna att här redovisas, i 4 fall med figurer. För att ej splittra framställningen behandlas i detta avsnitt även stadsplaneingreppen i de städer som fått ingrepp i bebyggelsen (Falkenberg och Söderhamn).

Exempel grupp a) i 7.4.1.

Söderhamn. 1. Bebyggelse. Den ursprungliga järnvägsstationen i Söderhamn (fig. 56), för den smalspåriga Söderhamn-Bergviks järnväg, var från 1861 och belägen i norra delen av staden med spårförbindelse genom delar av det bebyggda området till hamnen och en godsstation i anslutning till brädgårdarna vid Söderhamnsån.

För att skapa en direktförbindelse till Kilafors vid norra stambanan blev det under 1880-talet nödvändigt att lägga om ingångslinjen till Söderhamn (klar 1886) samtidigt som man övergick till normal spårvidd. Bangården placerades på södra sidan av ån och järnvägssträckningen inom staden utfördes på en sträcka av 285 meter i form av högbana med möjlighet för gatutrafiken att passera under. Själva stationsområdet, från vilket ett industrispår fortsatte söderut längs kusten till fabrikerna vid Stugsund (nuvarande Ostkustbanans sträckning) lades, med all säkerhet av topografiska skäl, ut över en tätbebyggd och gyttrig trähusstadsdel och i stort överensstämmande med järnvägsområdet å Sundius´ stadsplan från 1876 (streckade kvarterslinjer å fig. 56). Detta hade till följd att man tvingades riva 41 strandbodar

och ett 40-tal kvartersbyggnader och uppskattningsvis berördes här 100-200 människor (fig. 56).

Fig. 56. Söderhamn. Del av Sundius´ stadsplan från 1875-77 (markerad med streckade linjer). Existerande byggnader 1881 svarta. Bangården från 1886 begränsad av grov linje. B = Sundius´ Bangårdstorg och S = nuvarande stationsbyggnad. Skala 1:12 000. (Efter BOOK 1971:2.)

I västra delen av staden nedanför Västra berget blev det nödvändigt likaledes av topografiska skäl att draga banan genom ett bebyggt område varvid 15-20 kvartersbyggnader fick avlägsnas.

2. Stadsplan. I Söderhamn har den projekterade nya ingångslinjen spelat en viktig roll redan vid utformandet av nämnda Sundius-plan, men på grund av att ingen del av stadsplanen söder om ån realiserats har avvikelser från det ursprungliga järnvägsprojektet stadsplanemässigt ej spelat någon roll.

Sundius´ stadsplan, vilken var helt i enlighet med tidens stadsplaneidéer, d.v.s. uppfyllde kraven som uppställts i 1874 års byggnadsstadga, omfattande områden både norr och söder om Söderhamnsån. Planen är genomdragen av 3 breda grönstråk i nord-sydlig riktning, av vilka de två västliga fortsätter även söder om ån, och ett dylikt stråk i öst-västlig riktning. Detta sistnämnda stråk, vars nordkant på grund av åns krökning ej är rät, utgör ett reserverat för den ovan nämnda nya ingångslinjen för järnvägen inom staden. Den stora regelbundenheten, vilket var ett utmärkande drag för stadsplanen under denna period, framgår tydligast av det faktum att det västligaste av de nord-sydgående grönstråken på ömse sidor om ån, på ett nästan symmetriskt sätt, är försett med torgbildningar. Torget söder om ån benämns Bangårdstorget och avsikten var att här placera själva stationsbyggnaden. Detta skulle i så fall vara i överensstämmelse med Edelsvärds idealplan för järnvägsstaden (fig. 83), där den monumentala stationsbyggnaden ligger i fonden av en bred centralaxel.

Sundius' plan, som delvis kom till utförande på nordsidan av ån, kunde av topografiska skäl ej till någon del genomföras på den södra sidan. Att stationsbyggnaden kom att placeras två kvartersbredder öster om det planerade Bangårdstorget betydde alltså i själva verket ingenting för stadsbildens helhet i området.

Karlshamn. Som nämnts i kap. 7.3.5. var staden föremål för ett antal järnvägsomläggningar av vilka sammanbindningsbana nr. 2 också kan hänföras till detta avsnitt. Den senaste ingångslinjen med station (streckad linje å fig. 57), vilken alltså tillkom i samband med omläggning av f.d. Blekinge Kustbanor till normalspår, blev färdig 1957. Banan drogs i kanten av det då bebyggda stadsområdet till en del i tunnel. I ett då relativt nybyggt villaområde, Pengabergslyckan, kom emellertid 7 trävillor att ligga i vägen för den projekterade bansträckningen öster om järnvägsstationen (fig. 58). Någon ändring av järnvägens dragning var på grund av topografin ej möjlig, varför man istället gjorde en omflyttning av de aktuella villorna inom samma stadsdel.

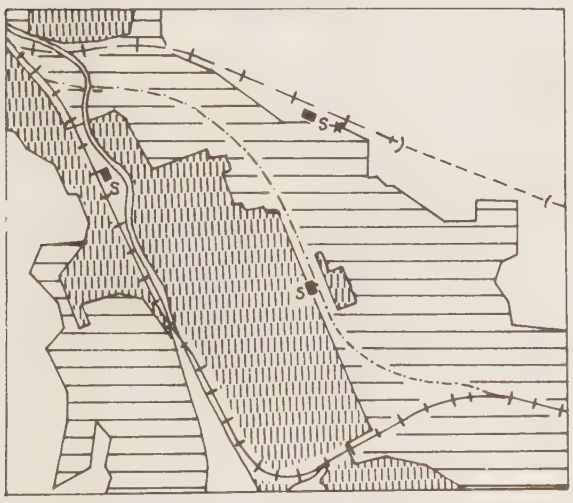


Fig. 57

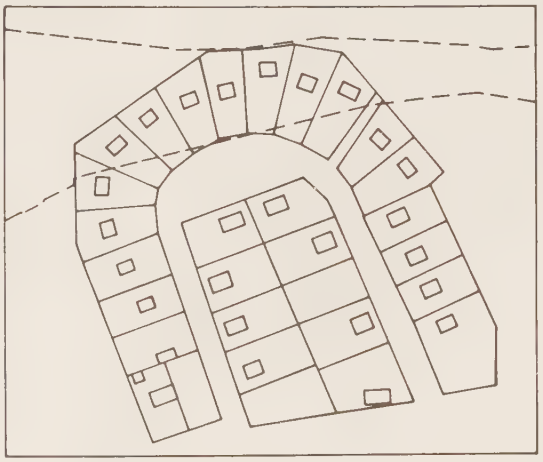


Fig. 58

Fig. 57. Karlshamn. Järnvägssystemets utveckling. Heldragen järnvägslinje = Vislandabanan och genomgångslinjen 1890–1957. Streckprickad linje = kringfartslinje 1889–1890 samt under kort tid i mitten av 1890-talet. Streckad linje = järnvägssträckningen efter 1957. Rasternät = stadens bebyggda område 1915–16. Skrafferat område = stadsbebyggelse tillkommen 1915/16 - omkring 1965. X = Pengabergslyckan. Skala 1:25 000. (Efter BOOK 1971:1.)

Fig. 58. Karlshamn. Pengabergslyckan enligt karta från 1958 över bandelen Kristianstad - Karlskrona. Järnvägsområdet begränsat av streckade linjer. Skala 1:4 000.

De danska städerna inom gruppen är Köpenhamn och Middelfart. För Köpenhamns del var kvartersingreppen så blygsamma att det kan anses motiverat att

Köpenhamn behandlas i sin helhet i följande avsnitt (7.4.3.). I Middelfart gjordes genombrott av bana och stationsområde i 3 delvis bebyggda kvarter i samband med den linjeomläggning 1935, som var en följd av Lillebaeltsbrons tillkomst.

Exempel på fall b) i 7.4.1.

Falkenberg. Västkustbanan fick 1937 söderut från Falkenberg en ny ingångslinje, vilket innebar en uträtning av banan de sista 1,5 km före själva stationen. Två bebyggda kvarter genomskars, dock utan att beröra mer än någon enstaka byggnad (fig. 59). Den nya ingångslinjen, vilken drogs inom stadskärnan endast ett par hundra meter från den gamla, medförde däremot både ett återställande av det kvarter och de gatusträckningar genom vilka den gamla linjen var dragen och genombrott och gatuavspärrningar inom det område där den nya ingångslinjen skulle gå (se fig. 59 och 60).

Fig. 59. Falkenberg. Del av stadskarta från omkring 1925. Streckad linje visar sträckningen för ingångslinjen från 1937. Skala 1:20 000. (Komplettering efter Nordisk Familjebok 1927.)

Fig. 60. Falkenberg. Del av stadskarta från omkring 1945. Streckad linje visar sträckningen för ingångslinjen 1886–1937. Skala 1:10 000. (Komplettering efter Svensk Uppslagsbok 1948.)

Hudiksvall. Ostkustbanans etapp norrut från Hudiksvall blev klar 1925 och det innebar att den smalspåriga järnvägen från 1896 mot Bergsjö (se kap. 7.2.5.) fram till Ostkustbanans station Harmånger kom att nedläggas beroende på att Ostkustbanan i stort hade samma sträckning som Bergsjöbanan på sträckan Hudiksvall–Harmånger, (fig. 61).

Fig. 61. Hudiksvall. Del av stadskarta från omkring 1925. Nordlig bandel = sträckningen för Ostkustbanan och östlig bandel = sträckningen för Norra Hälsinglands järnväg. Skala 1:20 000. (Komplettering efter Nordisk Familjebok 1929.)

Bergsjöbanan gjorde en kringgående rörelse öster om Hudiksvall, medan Ostkustbanan drogs rakt norrut tvärs genom stadens centrum. Visserligen förlades sistnämnda del av banan (som Améen /1962 s. 71/ påpekar) till tunnel, men även denna anläggning åstadkom, vilket framgår av expropriationskartan, en del ingrepp i kvartersbebyggelsen.

Exempel på fall c) i 7.4.1.

Stockholm. Behandlas i ett sammanhang i 7.5.

Rivning av enstaka byggnader utanför det stadsplanerade området fick företagas i 4 städer (Helsingør, Kongsberg, Tønsberg och Sundsvall). I Bergen placerades bangården på den gamla gasverkstomten och i Trondheim på utfylld mark (se vidare kap. 5.2.3.1.).

Infogandet av järnvägen och bangården i Gävle blev möjlig genom den stora stadsbranden 1869. Denna ledde omedelbart till igångsättande av ett omfattande stadsplanearbete. I Nils Ericsons segrande förslag från

samma år, som blev grundvalen för återuppbyggnadsarbetet och förutsatte en ändrad järnvägsdragning inom staden, fanns en järnvägsesplanad, med reserverad spårmark i mitten, centralt belägen inom stadsplanen. Detta innebar att stationen (Gävle C) fick ett i förhållande till stadens affärskvarter betydligt gynnsammare läge än tidigare. (Jfr. 7.4.1.)

7.4.3. Nya ingångslinjer och personbangårdar contra stadsplan.

Åtgärderna från stadens sida för att infoga den nya stationen (med eller utan ny ingångslinje) och den ev. funktionsförändrade gamla stationen i stadsplanen beror på vilket av förändringsalternativen som järnvägen kom att tillämpa. Alternativ a) innebär att den nedlagda bangården hamnat vid sidan av själva järnvägslinjen och att möjligheter här förelåg att både stationsbyggnad och bangård skulle komma att ändra funktion. I alternativen c) och d) ligger den gamla bangården fortfarande kvar vid eller i anslutning till huvudspåret varför det är högst osannolikt att en funktionsförändring (av den typ att området övergår från järnvägsändamål till annat ändamål) äger rum. I den mån den gamla stationsbyggnaden i dylika fall bibehålles övergår den sannolikt till annat järnvägsändamål, liksom de arealer som direkt utnyttjats för persontrafiken.

Det är sålunda inom alternativ a) som det kan bli tal om stadsplaneläggning eller stadsplaneändringar i samband med båda bangårdarna. Omfattningen av dessa stadsplaneläggningar/-ändringar är sedan avhängigt av den nya bangårdens placering i förhållande till bebyggelsen. Här kan göras en uppdelning på A-, B- och C-städer efter samma principer som för ursprungliga banan (kap. 4.2.). I C-stadsfallet kommer stadsplaneändringarna sålunda att ske i huvudsak inom det bebyggda stadsområdet och där till stor del utgöras av friläggningar och olika typer av genombrott. De nya järnvägsanläggningarna kan i A-staden leda till genombrott av förbindelsegator och i de fall där ett bälte av obebyggd mark ligger mellan staden och järnvägen till utvidgning av stadsplanen med ett antal kvarter. I B-städerna kan det bredare obebyggda området mellan järnväg och stad ge upphov till större sammanhängande stadsplaner.

Man kan sålunda säga att stadsplaneändringarna blir störst i en stad av C-typ och stadsplaneutvidgningarna mest omfattande i en B-stad.

Som regel utarbetades i A-städer stadsplaner och iordningställdes området kring den nya stationen först, medan det gamla bangårdsområdet endast efter-

hand ändrade funktion (se kap. 14.1.1.). De ändringar som genom de förändrade stationsförhållandena fick göras i gällande stadsplaner var dock vanligen små liksom de nyplanerade arealerna. Nedan kommer att redovisas ett antal städer, i vilka omfattande stadsplaneändringar och -utvidgningar fick göras.

Exempel: Köpenhamn. Den komplicerade järnvägsutvecklingen inom Köpenhamns (+ Frederiksbergs) stadsområden borde enligt hittills i denna avhandling följda praxis splittras upp på åtskilliga delavsnitt. Har emellertid för åskådlighetens skull valt att presentera två detaljstudier över stadsplaner i anslutning till: 1) bangård I med ingångslinje och 2) ingångslinjen till bangård II. Därvid har jag sökt att få fram både hur de olika banorna vid sin tillkomst åstadkommit ingrepp av olika slag och hur man efter bangårdens eller bandelens nedläggande sökt restaurera stadsplanen inom området eller skapa en ny stadsplan.
1) Denna första ingångslinje (Roskildebanan från 1847) berörde ingen stadsbebyggelse och bangården, vilken omfattade ca 7 ha, placerades (som nämnts i kap. 5.2.4.2.) omedelbart utanför stadens befästningslinje. Bangårdens enda inverkan på stadsplanen under sin 17-åriga existens var en gata, vilken drogs från rondellen vid Frihedsstøtten till stationens huvudingång vinkelrätt mot Vesterbrogade (fig. 62).

Efter bangårdens nedläggning 1864 indrogs området i en mängd planförslag (1865-68) för hela det frisläppta demarkationsområdet runt Köpenhamns stadskärna. I samtliga fall förutsattes en kvartersbebyggelse inom det planavsnitt där bangården låg. Vissa stadsplanekonstruktörer arbetade med ett rätvinkligt gatunät som Krigsministeriets plankommitté från 1866, medan förmodligen majoriteten (förf. har gått igenom samtliga å Köpenhamns stadsarkivs kartavdelning förvarade planförslag för demarkationsområdet) enligt dansk stadsplanepraxis tillät vissa avvikelser från den räta linjen (ex. Sløjfningskommissionens plan från 1865 /fig. 63/). En betydligt förenklad bebyggelseplan för området stadfästes 1868.

Den i detta sammanhang mest intressanta frågan är om den nedlagda bangårdens närvaro på något sätt påverkat stadsplanen. Ett gemensamt drag hos de studerade förslagen är ett esplanadliknande centralstråk (nuv. Bernstorffsgade) genom området från rondellen vid Frihedsstøtten ned till Kalvebod Strand. I de flesta fallen avslutas detta stråk med en öppen plats i form av en rondell eller kvadrat med spetsen uppåt. Vi har alltså här en pendang till rondellen vid Frihedsstøtten. Centralstråket är som synes vid en jämförelse mellan fig. 62 och 63 en förlängning av den ovannämnda gatan fram

till stationens huvudingång.

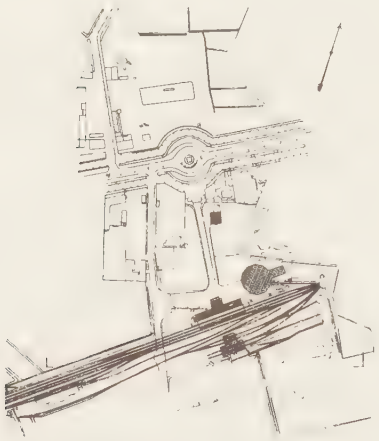


Fig. 62

Fig. 62. Köpenhamn. Den ursprungliga bangården (1847-64) med angränsande bebyggelse. Skala 1:10 000. (Efter CARLSEN 1911.)

Fig. 63. Köpenhamn. Del av Sløjfningskommissionens plan från 1865 för det nedlagda befästningsområdet. Skala 1:10 000. (Efter EILER-RASMUSSEN 1969.)

Fig. 63

Kvartersraderna på ömse sidor om Bernstorffsgade kom emellertid aldrig att bebyggas förmodligen på grund av att det redan 1878 framkom ett förslag till omläggning av det köpenhamnska järnvägsnätet, varvid en del av huvudbangårdens (II) spårområde förlades till det aktuella området. År 1880 drogs hamnbanan i Bernstorffsgade från den dåvarande huvudbangården till det inre hamnområdet och när sedan också den nya godsbangården blev färdig 1901 (CARLSEN 1911 s. 6) fanns mycket begränsade möjligheter att bebygga området. I den rad av järnvägsförslag som tillkom under perioden 1880-1900 placerades också själva huvudpersonstationen (vilken likaledes kom till utförande, invigdes 1912) inom det nämnda området.

Själva ingångslinjen till Köpenhamns första bangård övergick till att bli gata (nuv. Søndre Boulevard, f.d. Ny Stormgade) och järnvägens påverkan kan här sägas vara att bostadskvarteren söder om Istedgade fått en svagt svängd begränsningslinje i söder tack vare den gamla järnvägssträckningen.

2) Fig. 64 visar, med 1897 års gatunät som underlag, ingångslinjen till Köpenhamns andra bangård vid Vesterport (heldragen linje). Denna bangård var i bruk 1864-1911. Den sydliga banan går via Frederiksbergs station mot Roskilde och den nordliga via Nørrebro station mot Hillerød. De båda banorna grenar sig som synes strax väster om sjöbältet och vidare finns ett något senare tillkommet direktspår mellan Frederiksberg och Nørrebro (streckad linje). Dessa tre bansträckningar skär inom Köpenhamn/Frederiksberg genom ett 20-tal kvarter, huvudsakligen bostadskvarter, och spärrar ett antal gator. Vid tillkomsten av ingångslinjerna och förbindelsespåret var emellertid endast 6 kvarter bebyggda, i samtliga fall mycket sparsamt, och det blev till största delen rural mark som fick tas i anspråk.

Fig. 64. Köpenhamn. Del av stadskarta från 1897. Svart byggnad = Hovedbanegaard II, heldragna linjer = ingångslinjer för Roskildebanan (II) och Helsingørsbanan samt streckad linje = förbindelsespår mellan nämnda banor. Skala 1:25 000. (Komplettering av karta över "København med naermeste omegn 1897".)

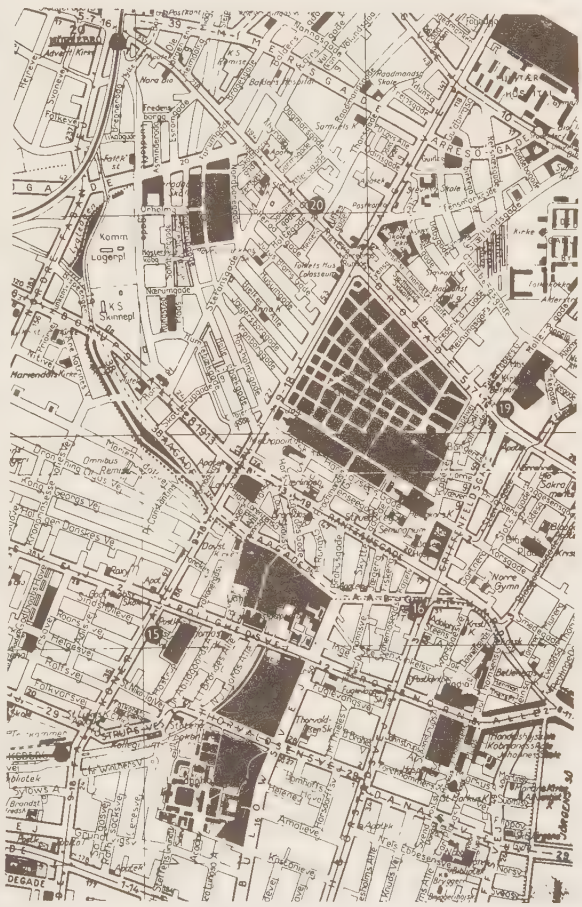


Fig. 65. Köpenhamn. Del av stadskarta från omkring 1965 med området mellan Frederiksberg och Nørrebro stationer. Skala 1:25 000.

På fig. 65, som visar delvis samma område från 1965, har den nuvarande ban-

gården tagits i bruk. Den gamla ingångslinjen och förbindelsespåret Frederiksberg-Nørrebro är nu avlägsnade. Huvuddelen av de ca 20 kvarteren har slutits och de spärrade gatorna har öppnats. De kvarter som existerade före 1864 har återställts i, enligt kartbilden, ursprungligt skick. Rosenørns allé (omgiven av grova tuschlinjer) är däremot en helt ny skapelse och följer den gemensamma bandelen före sjöbältet.

Till skillnad från Roskilde- och Hillerødsbanornas ingångslinjer, vilka helt försvunnit från kartbilden, går det relativt lätt att på en aktuell Köpenhamnskarta (fig. 65) återfinna förbindelsespårets sträckning. Tågtrafiken överfördes 1930 från detta sistnämnda spår till den nuvarande S-banesträckningen (som S-bana kom den dock ej att användas förrän 1934) och samma år fick området mellan de banorna stadsplan. Trots att arealen kring den gamla banan nu är helt utbyggd avslöjar de långsträckta svängda kvarteren och de tillkomna grönstråken den förra funktionen.

Horsens. Omläggningen av ingångslinjen till Horsens 1929 och dess effekter på stadsplanen redovisas i kap. 13.2.

Nykarleby. Det är kanske förvånande att finna att en järnvägsomläggning och stationsförflyttning ägt rum i Finlands till invånareantalet minsta stad, Nykarleby, med en mycket blygsam stadsbebyggd yta. Detta beror på att den aktuella banan mot Kovjoki (från 1903) nedlades och spåret revs upp men sedan på nytt lades ut 1949, då med en för stadsbebyggelsen lämpligare sträckning. Banan är nu åter nedlagd, med all säkerhet definitivt.

Bergen. Stadens första bangård var centralt belägen vid Lille Lungegårdsvann och då man i slutet av 1890-talet framlade planer på en omläggning av Bergensbanen till normalspår och en samtidig utbyggnad av bangården hade man två huvudalternativ att välja på: 1/ utvidga existerande stationsområde genom att fylla ut stora delar av Lille Lungegårdsvann eller 2/ leda in banan på en ny väg och placera bangården norr om det betydligt större Store Lungegårdsvann. Alternativ 2 genomfördes och den nya järnvägsstationen, vilken liksom den gamla delvis vilar på utfylld mark, blev klar 1913.

Detta medförde i området kring den nya stationen: ett gatugenombrott i ett tätbebyggt kvarter, stängande av en gatuförbindelse och öppnande av en annan.

På den gamla bangårdens areal byggdes 4 kvarter, vilka upptas av huvudsakligen offentliga byggnader. Vidare tillkom två nya gator och planteringar

på detta område, (INGSTAD 1915 s. 79-80).

Sundsvall. Sundsvall tillhör den grupp av tre städer (dessutom Gävle och Söderhamn) som vid nya bangårdens tillkomst hade fastställd stadgeenlig stadsplan. Då man projekterade den nya ingångslinjen och stationen omkring 1920 gällde ännu den ovan antydda stadsplanen av Sundius-Berg från 1873-78, vilken till sin uppbyggnad påminner om Sundius' Söderhamnsplan (se nedan). Den ursprungliga järnvägen är inritad i planen mitt i en tilltänkt bred järnvägsesplanad, nuvarande Norra och Södra Järnvägsgatorna (liknande Stora och Lilla Esplanadgatan i Gävle), (fig. 66).

Fig. 66. Sundsvall. Del av stadskarta från 1878 med Sundius -Bergs stadsplan från 1873-78. Skala 1:10 000.

Till denna Sundius-Berg-plan har före 1920 fogats mera tidsenliga stadsplaner dock utan att man reviderat den förstnämnda planen. I Gävle och Söderhamn var de nya projekterade linjesträckningarna medtagna i planerna varför det ej skedde några ingrepp. Då omläggningen i Sundsvall, i samband med Ostkustbanans framdragande till staden, var av betydligt senare datum (klar 1925) har denna naturligtvis ej kunnat förutses i planen.

Vid byggandet av denna nya ingångslinje och utläggandet av den nya centralstationen försvann 5 kvarter helt från Sundius-Bergs plan och ytterligare 3 kvarter blev allvarligt stympade och man kan här säga att rutnätet med den gamla orienteringen genom detta definitivt stoppades i östlig riktning. Den gamla järnvägsstationen låg i Sundsvall kvar som hamnbangård.

7.4.4. Projekterade nya ingångslinjer och bangårdar contra stadsplan.

Avsnitt 7.4. har hittills behandlat järnvägar som kommit till utförande. I ett antal nordiska järnvägsstäder har dessutom förekommit mer eller mindre realistiska förslag på nya ingångs- och kringgångslinjer samt nya stationslägen. Detta gäller inte minst de större städerna, där en ansenlig mängd förslag till förändrade järnvägssystem lagts fram. Här kan nämnas Oslo (ØST-VEDT III 1954), Göteborg (CENTRALSTATION, Göteborgs 1930 s. 20-29) och Stockholm (TIDSKRIFT, Teknisk 1903, 1904, 1910 och 1919).

Då vissa av dessa järnvägsprojekt tillkommit på uppdrag av staden och vissa av järnvägsbolagen har det ej varit möjligt att få fram en förteckning över dessa projekt och ej heller vilka spår de lämnat i stadsplaner och stadsbebyggelse. Det kan dock fastslås att relativt få projekt återfinnes i fastställda stadsplaner och av dessa torde ännu färre ha förverkligats inom det stadsplaneavsnitt som anslöt till själva bansträckningen.

7.4.4.1. Till någon del utförd stadsplan.

Nedan kommer tre av de järnvägsförslag som inverkat på stadsplan och bebyggelse att presenteras och för Helsingborgs del dessutom en sammanställning av de viktigaste förslagen på ändrad ingångslinje som förekommit under 1900-talet.

Lund. Vid diskussionerna om val av ingångslinje till Lund i början av 1850-talet fanns två huvudalternativ: i den ena gick linjen på västra sidan om Klosterkyrkan utanför stadsbebyggelsen och utanför den medeltida vallens sträckning. I det andra, som antogs, gick järnvägslinjen på östra sidan om Klosterkyrkan och till en del genom stadsbebyggelse.

Ogynnsamt kurvförhållande och något kraftig lutning gjorde att man i början av 1900-talet övervägde en ny och rakare ingångslinje (jämför Horsens kap. 13.2.). 1906 togs enligt stadsfullmäktigebeslut hänsyn i stadsplanen över S:t Månslyckan till en ev. ny sträckning för stambanan inom Lund (det med streckprickade linjer begränsade området å fig. 67) och 1907 bestämdes att stadsingenjör A. Nilsson i Malmö skulle upprätta en plan över området. /Här kan nämnas att detta för en ev. ny ingångslinje reserverade område ej lades under stadsplan förrän efter 1966/.

I Nilssons storstilade stadsplan från 1909-10, vilken kan betraktas som en detaljerad och mycket långsiktig generalplan, finns den projekterade nya

bansträckningen medtagen liksom ett nytt läge för centralstationen.

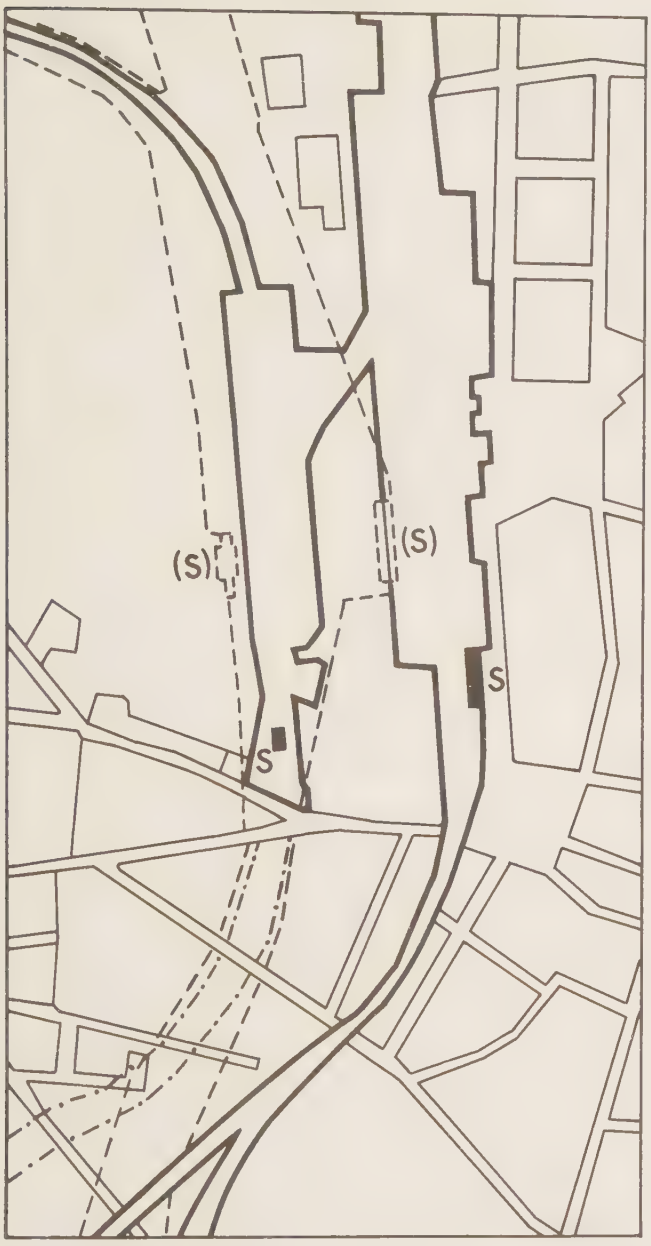
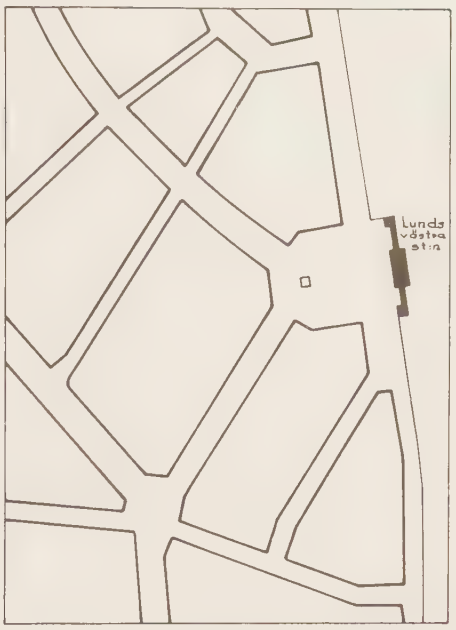


Fig. 67



å Fig. 68

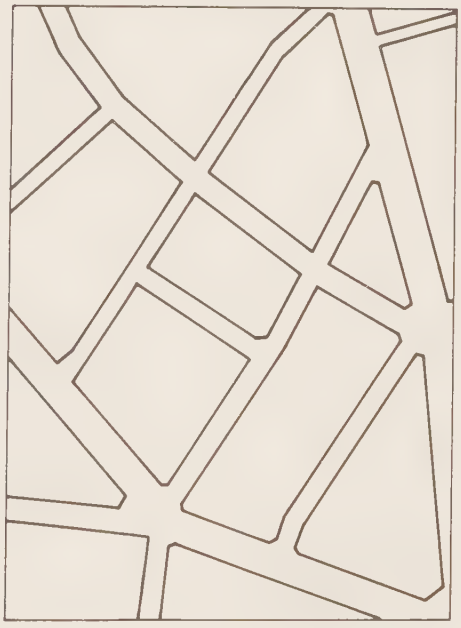


Fig. 69

Fig. 67. Lund. Alternativa ingångslinjer och bangårdar. Områden omgivna av: grova heldragna linjer = existerande järnvägsområde omkring 1910, streckprickade linjer = A. Nilssons alternativ 1906 och streckade linjer = alternativ enligt 1919 års stadsplan. Bebyggelsen från omkring 1910. Skala 1:8 000. (Efter BOOK 1971:1.)

Fig. 68. Lund. Del av 1919 års stadsplan för området väster om Lunds västra station. Skala 1:5 000. (Omritning.)

Fig. 69. Lund. Del av registerkarta från 1966 för området väster om f.d. Lunds västra station (samma område som fig. 68). Skala 1:5 000. (Omritning.)

I de stadsplaner som 1919 fastställdes för området på bangårdens baksida är tanken på en ny ingångslinje/genomgångslinje fortfarande aktuell och den

förde också med sig en flyttning i planerna av Bjärredsbanans bangård och stationshus, Lunds Västra (det med streckade linjer begränsade området å fig. 67). Bortsett från att stadsplanen genom de projekterade bangårdarnas belägenhet kommit att läggas något längre västerut än vad som skulle varit fallet om man konstruerat den med utgångspunkt från den gamla bangården är det endast den tidstypiska stationsplatsen framför den i planen omlokaliserade Lunds Västra station (fig. 68), som kan sägas vara en stadsplanemässig följd av de tilltänkta bangårdsförhållandena (jämför kap. 13.2.). Huvuddelen av gatusträckningarna i 1919 års stadsplan går att återfinna på en aktuell karta över området (fig. 69). Eftersom Lunds Västra station ej kom att flyttas, kom ej heller den monumentala stationsplatsen till utförande. Något av denna idé kan dock spåras i den punkt, där Slöjdgatan och Hantverkargatan strålar samman vid Byggmästaregatan.

Jönköping. Tack vare trafiksvårigheter i Jönköpings centrum, till följd av sammanbindningsbanan mellan centralstationen och hamnstationen samt det ur utbyggnadssynpunkt svåra bangårdsläget vid Vättern, uppkom 1903 för första gången tanken på en ny ingångslinje till staden och nya lägen för person- och godsstationerna. I detta förslag (fig. 70) placerades personstationen inom stadsdelen Bäckalyckan väster om staden och en omlastningsstation öster om Rocksjön. Avgörandet uppsköts emellertid av järnvägssytrelsen och det förslag som senare (1905) tillställdes stadsfullmäktige, och som innebar att kvarteret nr. 17 i Bäckalyckeområdet skulle undantagas från tomtindelning vid den kommande stadsplanens fastställande för att möjlighet skulle finnas att där draga den eventuella järnvägen, avslogs (Stadsfullm. prot. 1915 s. 585). Tomtindelning gjordes därefter för hela området på begäran av jordägarna.

När Hallmans omfattande stadsplan upprättades 1908-09 (fastställd 1913) var med all säkerhet denna tomtindelning verkställd, men ännu 1915, alltså efter planens fastställande, hade det bara uppförts ett fåtal byggnader på Bäckalyckan, huvudsakligen i den östra delen. Hallmans plan innehåller ett flertal regelrätta stjärnplatser och en av dessa (fig. 71) är belägen inom Bäckalyckan på exakt den plats där personstationen finns inlagd på 1903 års järnvägsprojekt och detta kan knappast vara en tillfällighet. Även om SJ 1910 avförde dessa stationsförslag som alltför omfattande och dyrbara (Stadsfullm. prot. 1912 s. 82) så arbetade Jönköpings stad intensivt vidare för att få till stånd en banomläggning. Möjligen kan den aktuella stjärnplatsens läge vid Bäckalyckegatan/S:t Pauligatan vara ett resultat av instruktioner från stadens myndigheter till Hallman för att man skulle få

en värdig inramning till den station som man trots allt ej gett upp hoppet om att få.

Stjärnplatsen, som f.ö. är den enda som kom till utförande - dock i något förändrad form - i Hallmans plan betecknas av Améen som det mest exklusiva modifierade renässansdraget i Jönköping (AMÉEN 1971 s. 462).

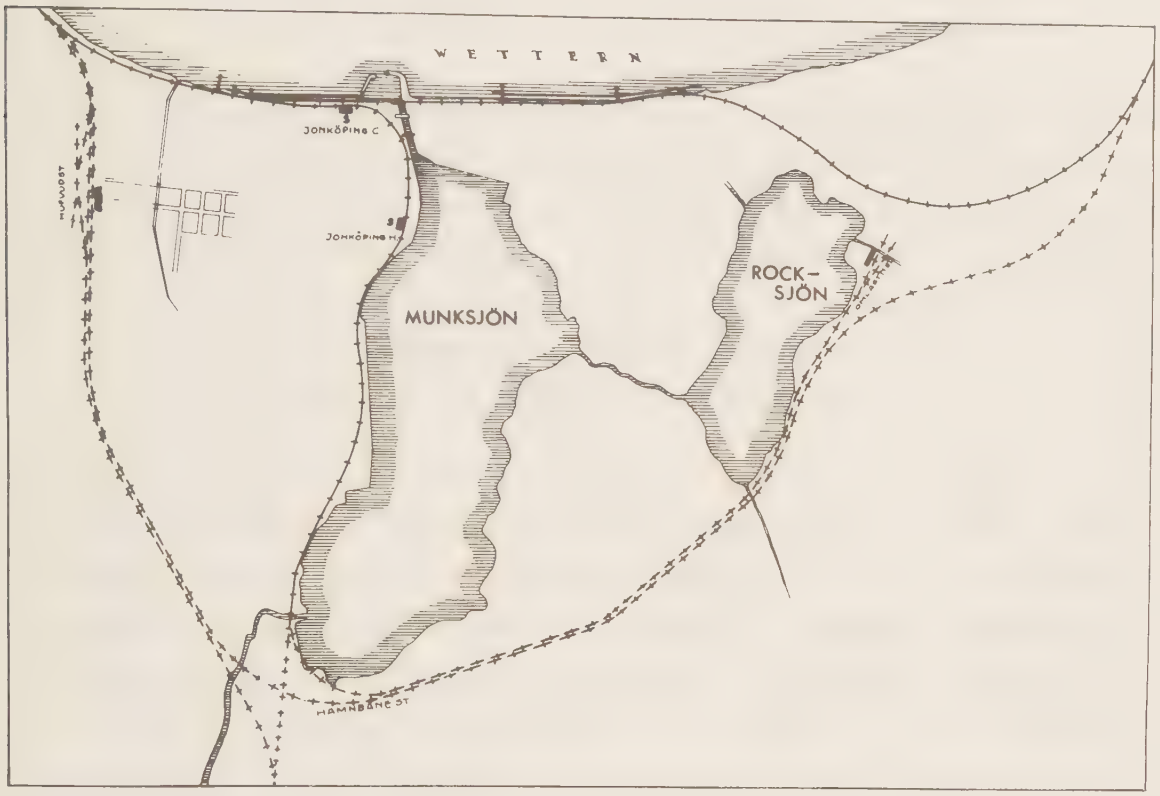


Fig. 70

Fig. 70. Jönköping. Förslag till förändrad inledning av stambanan till Jönköping 1903 (streckad linje). Skala 1:30 000. (Omritning av akt F VII 12, stadsingenjörskontoret i Jönköping.)

Fig. 71. Jönköping. Bäckalyckan. Del av Hallmans stadsplan från 1908-09. Kvarteren som förverkligats enligt denna stadsplan är försedda med rasternät. Skala 1:15 000. (Efter BOOK 1971:2.)

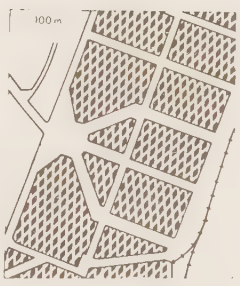


Fig. 71

Att Bäckalyckeprojektet dock ej var helt avskrivet visar ett förslag från Kungl. Järnvägsstyrelsen från 1916 enligt vilket ingångslinjen från Falköping skulle förläggas till Bäckalyckevägen och huvudpersonstationen till ett område mellan Munksjön och Rocksjön. På en inte närmare preciserad plats å Bäckalyckeområdet tänkte man sig vidare en mindre station för persontra-

fiken. Då SJ emellertid ville skjuta projektet på framtiden (Kungl. Järnvägsstyrelsen 1916) beslöt stadsfullmäktige i Jönköping samma år att bygga ut den gamla järnvägsstationen.

Trots detta var frågan om en ny ingångslinje till Jönköping aktuell åtminstone från stadens sida, ända fram till på 1930-talet, för sista gången i samband med projekterandet av Ulricehamnsbanan. Huvuddelen av de framlagda förslagen har överensstämt relativt väl med 1903 års.

Helsingborg. Sammanbindningsbanan i Helsingborg mellan centralstationen och färjestationen är med all säkerhet en av de svåraste flaskhalsarna för den svenska järnvägstrafiken, fullt jämförbar med sammanbindningsbanan i Oslo. Åtskilliga tåg per dygn (även personförande tåg) föres sålunda i gatuplanet genom Helsingborgs centrum och utgör besvärliga hinder för övrig trafik. Transporten mellan stationerna blir också tidskrävande, då färjestationen är en säckstation och följaktligen växlingsarbeten är nödvändiga.

Tjugo år före den nuvarande nordliga ingångslinjens tillkomst förelåg förslag på järnvägens vidare dragning genom Helsingborg I Gagners 1865 fastställda stadsplan för kvarteren kring Drottning- och Järnvägsgatorna har nämligen medtagits en tänkt förlängning av den då nyinvigda Billeberga-järnvägen mot norr. Järnvägslinjen är placerad mitt i den esplanadlika Drottninggatan med två trädrader på ömse sidor om dubbelspåret.

Ångloken, med sin gnistbildning, har f.ö. ansetts som skapare av esplanader (ur brandskyddssynpunkt) (LINDEN 1923 s. 144, PAULSSON 1950 II s. 417). Vid denna tid var ännu ej någon tågfärjeförbindelse till Helsingør aktuell, varför anslutningsspår till hamnen ej förekommer på planen. Västkustbanan blev, efter livliga debatter (bl.a. var en bansträckning öster om staden redan då på tal) klar i Helsingborg 1885 och under de första åren gick tågen direkt till centralstationen (TRAPP - SCHLYTER 1913 s. 121). År 1892 tillkom färjestationen och därmed hade man fått den dualistiska järnvägssituation som föranlett staden att under 70 års tid arbeta för förändrade bangårdsförhållanden.

Redan 1895, tre år efter färjestationens tillkomst, kom det första ändringsförslaget. På en karta som bär Söderqvists namn har sammanbindningsbanan fått en västligare sträckning på en bro över Inre hamnen, vilket skulle ha inneburit att de livligt trafikerade Järnvägs- och Drottninggatorna hade befriats från järnvägstrafiken.

1899 började man sedan undersöka möjligheten att bygga en ny ingångslinje till staden. Bangårdsfrågan har sedan dess varit ett av de vanligaste ärendena i stadsfullmäktige och ett otal förslag har framlagts.

Nedan kommer en redovisning för de viktigaste förslagen att göras liksom den eventuella inverkan de haft på bebyggelse och stadsplan. Helsingborg tjänstgör här som representant för de nordiska städer vars bangårdsförhållanden är eller har varit extremt svåra.

Bland de övriga kan nämnas Jönköping, Köpenhamn och Oslo. Att just Helsingborg utvalts beror på att författaren haft möjlighet att på stadsingenjörskontoret studera samtliga där förvarade förslag till ändrade ingångslinjer och bangårdslägen samt på rådhuset de av stadsfullmäktiges handlingar, som berör bangårdsfrågan. Till stor hjälp har också varit F. Ewalds sammanställning av ett stort antal förslag i bangårdsfrågan (EWALD 1941, ej publicerat).

En periodindelning av de olika förslagen, med hänsyn till ingångslinjens (i Helsingborg kan det röra sig om både ingångs- och kringgångslinje, i fortsättningen används dock genomgående begreppet ingångslinje) och bangårdens placering, försvåras av att förslagen tillkommit på både statligt (SJ:s), kommunalt (huvudsakligen stadsingenjörskontorets och byggnadskontorets) och privat initiativ. Detta har åstadkommit en bristande enhetlighet i de olika projekten under en viss period. De stora huvuddragen kan emellertid spåras och redovisas för 4 huvudperioder: 1900–09, 1920–29, 1930–49 och 1950–. 1910–19 tillkom ej några av författaren kända förslag. De understrukna partierna i början av varje periodredovisning anger de under perioden vanligast förekommande järnvägslösningarna. Fig. 72, 73 och 74 visar lägen för ingångslinjer och bangårdar samt utbredningen av stadsbebyggelsen under perioden.

Period 1 /1900–09/: Utbyggnad av Helsingborg C till gemensam säckbangård för samtliga järnvägar. Ingångslinjen för Västkustbanan dragen på östsidan av stadens bebyggelse i huvuddelen av förslagen relativt nära stadscentrum. I vissa av projekten finns medtagna en lokalstation för persontrafiken eller anhalter på höjdplatån öster om staden.

Ingångslinjens läge har varierat starkt men i ca 70% av de av författaren genomgångna förslagen är järnvägen dragen inom ett område begränsat på fig. 72 av streckade linjer. Det mest centrumnära projektet är samtidigt det tidigaste, Gleim-Eydes 1899 påbörjade och 1901 redovisade förslag.

I 1905 års stadsplanetävling, där det gällde en omfattande utvidgning av gällande stadsplan, ålades tävlingsdeltagarna att å huvudförslag eller alternativ lägga in en ny ingångslinje för Västkustbanan. Denna placerades i åtskilliga förslag omedelbart öster om idrottsplatsen Olympia och överensstämmer ganska väl med den å fig. 72 angivna västra begränsningslinjen för det område som innesluter de vanligast förekommande lägen för nya ingångslinjer (TÄFLINGSFÖRSLAG TILL STADSPLAN FÖR HELSINGBORG 1906).

I den 1906–08 utarbetade och 1909 fastställda stadsplanen för Helsingborg vilken upprättades av S. Ewald–A. Nilsson och bygger på ett tävlingsförslag av samma ingenjörer, finns emellertid ej någon ny ingångslinje medtagen.

1909 tillkom ytterligare 9 förslag på ingångslinjer, både kommunala och privata. Majoriteten av linjesträckningarna hamnar inom den av streckade linjer avgränsade zonen å fig. 72.

Fig. 72

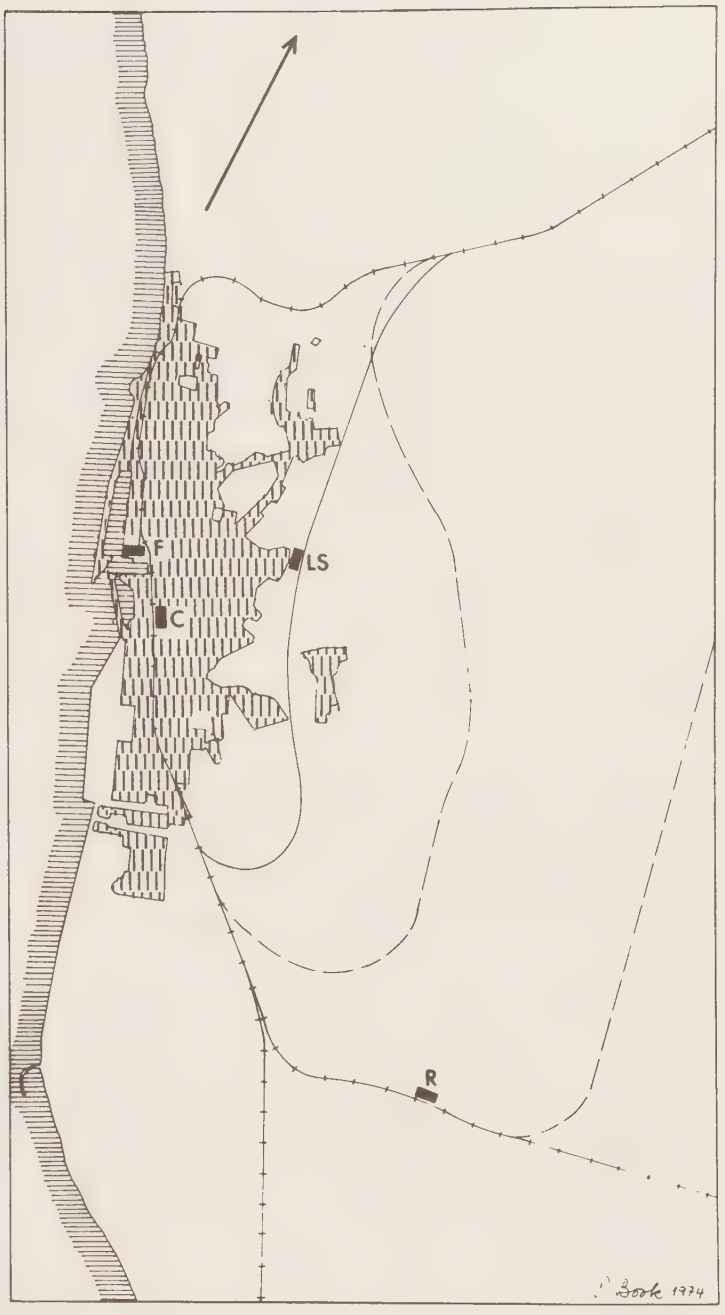


Fig. 73

Fig. 72. Helsingborg. Järnvägsprojekt (streckade linjer) under period 1 (1900–09). Rasternät markerar det stadsbebyggda området 1903. C = Centralstation, F = färjestation, LS = lokalstation och R = Ramlösa Brunn station. Skala 1:80 000. (Efter BOOK 1971:1.)

Fig. 73. Helsingborg. Järnvägsprojekt under period 2 (1920–29). Heldragen linje utan tvärstreck = Järnvägsstyrelsens förslag från 1920, streckade linjer = kommunala förslag från 1923–25. Rasternät markerar det stadsbebyggda området 1917. C = centralstation, F = färjestation, LS = lokalstation och R = Ramlösa Brunn station. Skala 1:80 000. (Efter BOOK 1971:1.)

Period 2 /1920–29/: Ny ingångslinje öster och söder om staden. Utbyggd säckbangård i samband med nuvarande Helsingborg C. Lokalstation och t.o.m. i något fall huvudstation öster om staden.

Medan avvikelserna mellan de olika ingångslinjealternativen visserligen kunde vara relativt stora under period 1, men dock med huvuddelen av alternativen samlade inom ett begränsat område, är det betydligt svårare att få fram den allmänna inställningen under period 2.

Järnvägsstyrelsens 2 förslag från 1920, vilka är identiska på sträckningen söder om Olympia idrottsplats, förordade en centrumnära sträckning (heldragen linje å fig. 73 visar den sträckning som medtagits som huvudalternativ i 1931 års generalplan och sedan ingår i 1933-34 års stadsplan /fig. 76, period 3/), medan de huvudsakligen kommunala, och till antalet fler, förslagen från 1923-25 ansåg det fördelaktigare med en avsevärt östligare dragning (dessa alternativ belägna mellan streckade linjer å fig. 73). "LS" å fig. 73 utmärker läget för lokalstation enligt järnvägsstyrelsens förslag. Något förslag till ny ingångslinje finns ej medtaget i någon stadsplan under perioden.

Period 3 /1930-49/: Gemensam bangård för alla järnvägarna i samband med nuvarande Helsingborg C. Färjeläget norr alternativt söder om Inre Hamnen. Nuvarande ingångslinje för Västkustbanan bibehållen. Nya ranger- och godsbangårdar i södra delen av staden.

Denna period kännetecknas av betydligt mindre genomgripande förslag än tidigare. Man accepterar i de flesta fall befintliga järnvägssträckningar och koncentrerar sig istället på att förbättra bangårdsförhållandena. Sammanbindningsbanan mellan den nedläggningsplanerade färjestationen och Helsingborg C tänktes dragen antingen längre ut mot hamnen eller i tunnel.

SJ:s och bangårdskommitténs förslag 1934, 1938 och 1942 utmynnar 1945 i den viktiga överenskommelsen, bangårdsavtalet, mellan SJ och Helsingborgs stad. Här skisseras en etappvis omläggning av person-, gods- och rangerbangårdarna. Man avsåg att 1) flytta ut gods- och rangerbangårdarna till Exercisfältet vid Raus Plantering och 2) koncentrera all persontrafik till Helsingborg C. Detta avtal har sedan dess legat till grund för järnvägsplaneringen i Helsingborg och har på punkt 1) ovan förverkligats.

Det enda av författaren kända klart avvikande förslaget under perioden är S. Ewalds från 1941. Han tänker sig nuvarande centralstationen som en mindre centrumstation, medan huvudpersonstationen förläggs till Exercisfältet ("E" å fig. 74).

Om nu järnvägsprojekten pekar på oförändrade linjesträckningar så ter sig

stadens bebyggelseplaner något annorlunda. 1931 fick staden sin första generalplan och i denna finns reserverade arealer för två alternativa ingångslinjer, båda i relativt nära anslutning till bebyggelsen. Dessa båda ingångslinjer (den närmast staden belägna heldragna linjen å fig. 73) bygger på järnvägsstyrelsens ovannämnda förslag från 1920.

Under period 1 tillkom som nämnts en stadsplan för hela Helsingborg 1909 och trots att järnvägsfrågan då var i högsta grad aktuell och de centrumnära alternativen dominerade, medtogs ej någon ny ingångslinje för järnvägen i stadsplanen. 1933-34 fastställdes en ny stadsplan, i vilken generalplanens västligaste järnvägsalternativ ingick. Reservat för denna bana utgjordes av ett brett grönbälte, de s.k. Ängarna, från Olympia till Fältarpsvägen över ett område som i 1909 års stadsplan var enbart avsett för bostäder. Samma år (1933) som första delen av stadsplanen fastställdes fick SJ ta del av den och i svaret till staden s.å hade man inget att erinra mot planen.

Fig. 75 och 76 visar de för ingångslinjen aktuella delarna av 1909 resp. 1933/34 års stadsplan. Det för järnvägsändamål avsatta grönområdet är på fig. 76 utmärkt med prickade linjer. Vid en jämförelse mellan de båda stadsplanerna kan konstateras att genomgripande förändringar ägt rum. Hur stor del av förändringarna som är en följd av järnvägens införande och hur stor del som beror på nytt stadsplanetänkande är naturligtvis svårt att få fram. I den senare planen hade man emellertid järnvägens riktning att gå ut från och detta har lett till en omorientering av gatunätet i planens östra delar. Eftersom formen hos ett antal kvarter i detta stadsplaneavsnitt överensstämmer ganska väl i de båda planerna kan förändringen här till stor del tillskrivas den projekterade järnvägen. För övrigt bibehölls ett tiotal kvarter oförändrade från 1909 års plan.

1934, alltså samtidigt med fastställandet av andra delen av stadsplanen, lade SJ fram ett detaljerat järnvägsförslag i vilket den gamla ingångslinjen bibehölls och förändringarna var helt på bangårds- och färjesidan.

Tydligen har det varit så att SJ, på samma gång som man gett klartecken till 1933/34 års stadsplan, arbetat på detta förslag, som gör ingångslinjen över Ängarnareservatet inaktuell. Trots detta har grönbältet, efter vissa smärre stadsplaneändringar 1944-45, förverkligats.

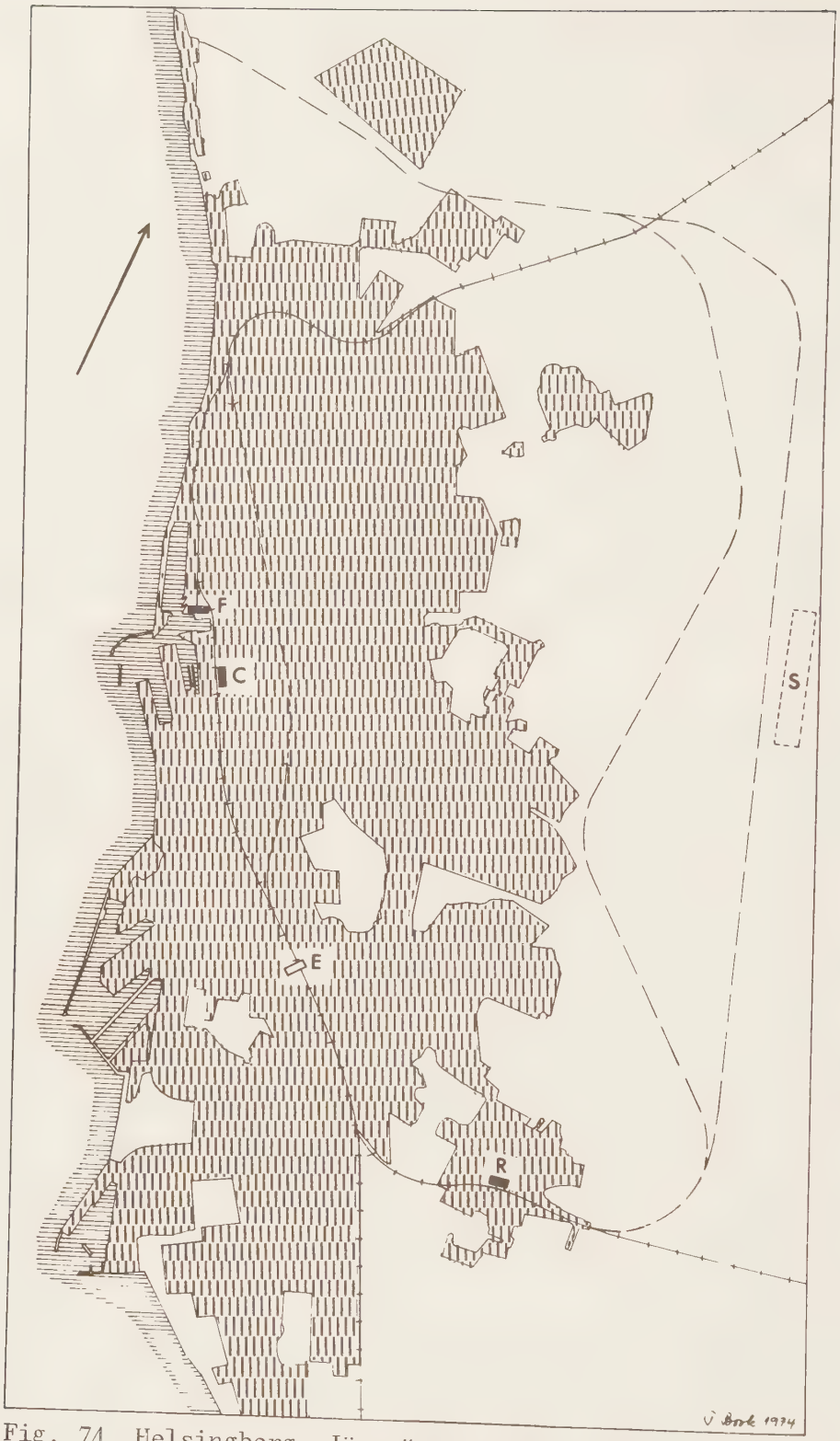


Fig. 74. Helsingborg. Järnvägsprojekt under period 4 (1950–). Streckade linjer = stadsingenjörskontorets förslag 1959. Rasternät markerar det stadsbebyggda området 1964. C = centralstation, F = färjestation, R = Ramlösa Brunn station, E = projekterad station vid Exercisfältet och S = Öresundsgruppernas förslag till centralstation 1965. Skala 1:80 000. (Efter BOOK 1971:1.)

Fig. 75 Fig. 76

Fig. 75. Helsingborg. Eneborgsområdet. Del av Ewald-Nilssons 1909 fastställda och 1912 utvidgade stadsplan. De i 1933-34 års stadsplan medtagna kvarteren är försedda med rasternät. Skala 1:8 000. (Efter BOOK 1971:2.)

Fig. 76. Helsingborg. Eneborgsområdet. Del av 1933-34 års stadsplan. Markreservatet för den nya ingångslinjen markerat med prickad linje. De kvarter som helt eller med smärre ändringar kommit till utförande är försedda med rasternät. Skala 1:8 000. (Efter BOOK 1971:2.)

Period 4 /1950- /: Hopkoppling med Öresundsbro- /tunnel-/projektet. Östlig ingångslinje i närheten av stadsgränsen. Personstation enligt olika alternativ i Filborna ("S" å fig. 74) eller intill godsstationen vid Exercisfältet (ungefärligt läge: "E" å fig. 74). Dessa båda lägen har i en del förslag kombinerats med en centrumstation vid nuvarande Helsingborg C.

Den ovannämnda hopkopplingen av bangårdsfrågan med Öresundsbrofrågan har lett till att en mängd nya ingångslinjeprojekt lagts fram i stadsfullmäktige i period 4. Vidare förekommer ett antal högst varierande förslag till järnvägstunnel under själva stadskroppen med en central genomgångsstation i tunnelplanet. Under perioden har också utbyggnad skett av den i 1945 års bangårdsavtal bestämda godsbangården vid Exercisfältet.

Fig. 74 visar de 3 alternativa ingångslinjer, som stadsingenjörskontoret presenterade 1959 (tätstreckad linje i tunnel) samt stationsläget enligt alternativ 3 i H-H-L-65 i Öresundsgruppernas utredning framlagd 1967. Enligt stadsingenjörskontoret skulle ett sekundärt city uppföras i anslutning till denna nya centralstation.

Vid en jämförelse mellan fig. 72, 73 och 74 kan konstateras att de projekterade ingångslinjerna endast under period 1 var dragna i närheten av, och t.o.m. i ett fall inom, stadens bebyggda område. Perioderna 2 och 4 kännetecknas av linjer på relativt långt avstånd från bebyggelsen. Enda undantaget under period 4 är ett av stadsingenjörskontorets förslag från 1959, där en tangering av stadskroppen sker vid Ragnvalla-Adolfsberg

7.4.4.2. Ej utförd stadsplan.

Helsingfors tjänstgör som exempel på de städer där den projekterade nya ingångslinjen eller bangården medtagits i stads- eller generalplan, men som på denna punkt ej till någon del kommit till utförande.

Liksom i Helsingborg har bangårdsfrågan i Helsingfors under en lång tid varit ett viktigt ärende både för stadens myndigheter och järnvägsstyrelsen. Här rör det sig ej som i Helsingborg om en olyckligt vald ingångslinje utan en ur många synvinklar olämplig placering av centralstationen i det inre av Tölöviken (se fig. 22). Bangårdsområdet omöjliggör en utbyggnad av stadens affärscentrum, försvårar genom tudelningen av stadskroppen förbindelserna mellan de östra och västra stadsdelarna samt spolierar skönhetsvärden i samband med utfyllnaderna, isynnerhet för godsbangården, i den forna havsviken.

Av topografiska skäl skulle det vara ytterst besvärligt att ändra ingångslinjen och på så sätt få ett nytt stationsläge. Ett dylikt måste nu väljas längs existerande bandelar. Det enda starka bangårdsalternativ som förts fram i diskussionen är Fredriksberg ("F" å fig. 77) strax söder om greningspunkterna för banorna mot Åbo och Tammerfors. Här hade nämligen finska staten gjort omfattande markförvärv (BOOK 1968 s. 126).

De första förslagen i denna riktning kom på 1910-talet på initiativ av kommersrådet Tallberg och detta nya stationsläge ingår också i Saarinens berömda generalplan för Stor-Helsingfors från 1918. I denna plan (fig. 78) har Tölöviken helt fyllts igen och på dess område tänker han sig ett nytt stadscentrum, genom vilket är draget en 90 m bred aveny (Kungsavenyn), med en längd av 3 km, från nuvarande järnvägsstationen till den projekterade. På stationsplatsen sammanstrålar sedan, på samma sätt som i tyska storstäder, flera viktiga trafikleder, (HELSINGFORS STADS HISTORIA III:1, IV:1 och V:1, 1950-65, AF SCHULTÉN 1956 s. 10 och SUOLAHTI 1950 s. 232.

Så småningom kom en ny godsbangård att anläggas vid Fredriksbergs station, dock utan att den gamla vid Tölöviken slopades. I den senaste centrumplanen från 1964 har på den gamla godsbangårdens område projekterats en stadsmotorväg (liknande motorvägsplaner finns för bangårdsområdena i Herning och Tammerfors).

En bidragande orsak till oviljan att flytta Helsingfors personstation kan ha varit Saarinens monumentala och funktionella stationshus (CRONSTRÖM 1964 s. 72).

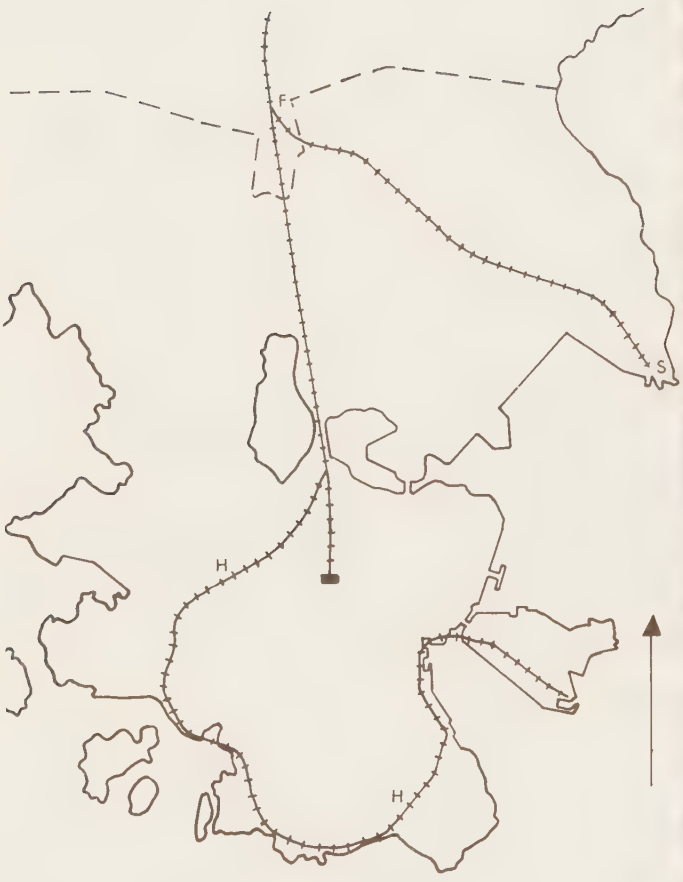


Fig. 77

Fig. 78

Fig. 77. Helsingfors. Järnvägssystemet 1905. F = Fredriksberg, H = hamnbanan och S = Sörnäs hamn. Skala 1:70 000. (Efter BOOK 1968.)

Fig 78. Helsingfors. Del av Saarinens förslag till generalplan för Stor-Helsingfors från 1918. Skala 1:70 000.

Västervik är ett svenskt exempel på en stadsplan (1927 års) som delvis byggts upp kring en projekterad ny ingångslinje och personstation, men som ej kommit till utförande genom att järnvägsplanerna övergetts.

Till detta kommer ett stort antal ej utförda järnvägsprojekt som ej heller lett till några utvidgningar eller ändringar i stadsplanen.

7.5. Bangårdsutvidgningar contra bebyggelse/stadsplan.

Som nämnts i kap. 2.1. och 5.1.1. var järnvägsstädernas ursprungliga bangårdsanläggningar blygsamma och upptog en relativt liten areal. De något större städernas bangårdar utvidgades som regel efter en kort tid. Denna första stora utbyggnad ägde i huvuddelen av städerna rum under perioden 1860-90. De minsta städerna nåddes ofta av endast en järnvägslinje och här har mestadels det ursprungliga markförvärvet visat sig vara tillräckligt.

Bangårdsutbyggnader kan delas upp på två kategorier: 1) en breddning av det ursprungliga bangårdsområdet för att t.ex. kunna utöka antalet spår i samband med anslutning av fler banor till staden (detta är alltså den tidigare nämnda första stora utvidgningen) /Lund och Eslöv i kap. 2.2. och 2 3./ och 2) tillkomsten av speciella ranger- och godsbangårdar, vilka ofta kom att utgöras av långsträckta områden utmed banan utanför det ursprungliga bangårdsområdet (Helsingborg och Tammerfors i kap. 2.4. och sammanfattning kap. 2. Denna kategori är vanligen av väsentligt senare datum än kategori 1).

Endast vid ett fåtal tillfällen har bangårdsutvidgningar lett till ingrepp i bebyggelse eller stadsplan och i samtliga fall har det då rört sig om kategori 1). Kategori 2) var nämligen i de flesta orter på så långt avstånd från stadskroppen att ingrepp aldrig blivit aktuella.

Som orsak till det låga antalet ingrepp i kategori 1) kan nämnas:

A. Utbyggnader som ägde rum på bangårdens baksida skedde huvudsakligen vid en tidpunkt då den bakom bangården belägna delen av staden ej var planerad och ännu mindre bebyggd. Bortsett från den ringa utbyggnad som majoriteten av städerna genomgick under tiden 1860-90 kan den uteblivna bebyggelsen och i ännu högre grad den uteblivna planeringen på "baksidan" i en del orter förklaras av att stationen placerades vid själva stadsgränsen antingen innanför eller utanför. En utbyggnad av stadskroppen i denna riktning var i sådana fall otänkbar (se kap. 9 och 12).
B. De utfyllnader som i kuststäderna gjordes i samband med den ursprungliga

bangårdens utläggande var ofta tillkomna med en sådan marginal att nya utfyllnader vid spårområdets utvidgning ej behövde göras. Dessa utfyllnader utanför bangården hade emellertid i de flesta fall ej hunnit tagas i anspråk för några andra ändamål, varför några konflikter ej behövde uppstå.

Av det fåtal städer, där bangårdsutvidgningar direkt påverkat bebyggelse och stadsplan, skall som exempel nämnas Stockholm, där ingrepp skett i stadsbebyggelse och Malmö, där endast stadsplanen (fastställd) berördes.

Exempel:

Stockholm. Ingrepp orsakade av bandelen Stockholm N - Stockholm C och Stockholm C:s bangård (ursprungligt område och utvidgningar).
Fig. 79 visar den ursprungliga bangården vid Stockholm C och delar av den ursprungliga bansträckningen mellan Stockholm C och Uppsalabanans ursprungliga station (från 1866) vid nuv. Norra Bantorget samt i förenklad och sammanfattad form de viktigaste utbyggnadsstegen fram till 1927 av bangård och bansträckning.
Som underlagskarta tjänstgör 1863 års befintliga gatunät (tunna heldragna linjer) och strandlinjer. Tätstreckade linjer visar under perioden tillkomna gatusträckningar och kvartersrevideringar och långstreckade linjer strandlinjens gradvisa förskjutning mot söder och väster. De med tjockare heldragna linjer begränsade rasterförsedda områdena, vilka försetts med romerska siffror, visar ursprunglig bangård och bandel (område I) samt den stegvisa utvidgningen av dessa (områdena II och III).
Område I: Bangårdens och bansträckningens omfattning år 1872 (anläggningarna klara 1871). I samband med utläggandet av sammanbindningsbanan genom Stockholm fick man också bygga en spårförbindelse mellan Uppsalabanans station och den under byggnad varande centralstationen. Denna bana (ej sammanbindningsbana, då ju verksamheten här helt övergick från en station till en annan) skar snett genom 5 i det närmaste kompakt bebyggda kvarter. Själva bangården och stationsbyggnaden beskar sedan ytterligare 2 bebyggda kvarter. Detta var alltså järnvägens direkta ingrepp.
Därtill kom de omedelbara indirekta ingrepp som skedde för att skapa en stationsplats (Centralplan). Återstoden av 3 redan beskurna kvarter ("C" å figuren) användes för detta ändamål. Huvuddelen av själva bangården var dock placerad på utfylld mark i Klara sjö.

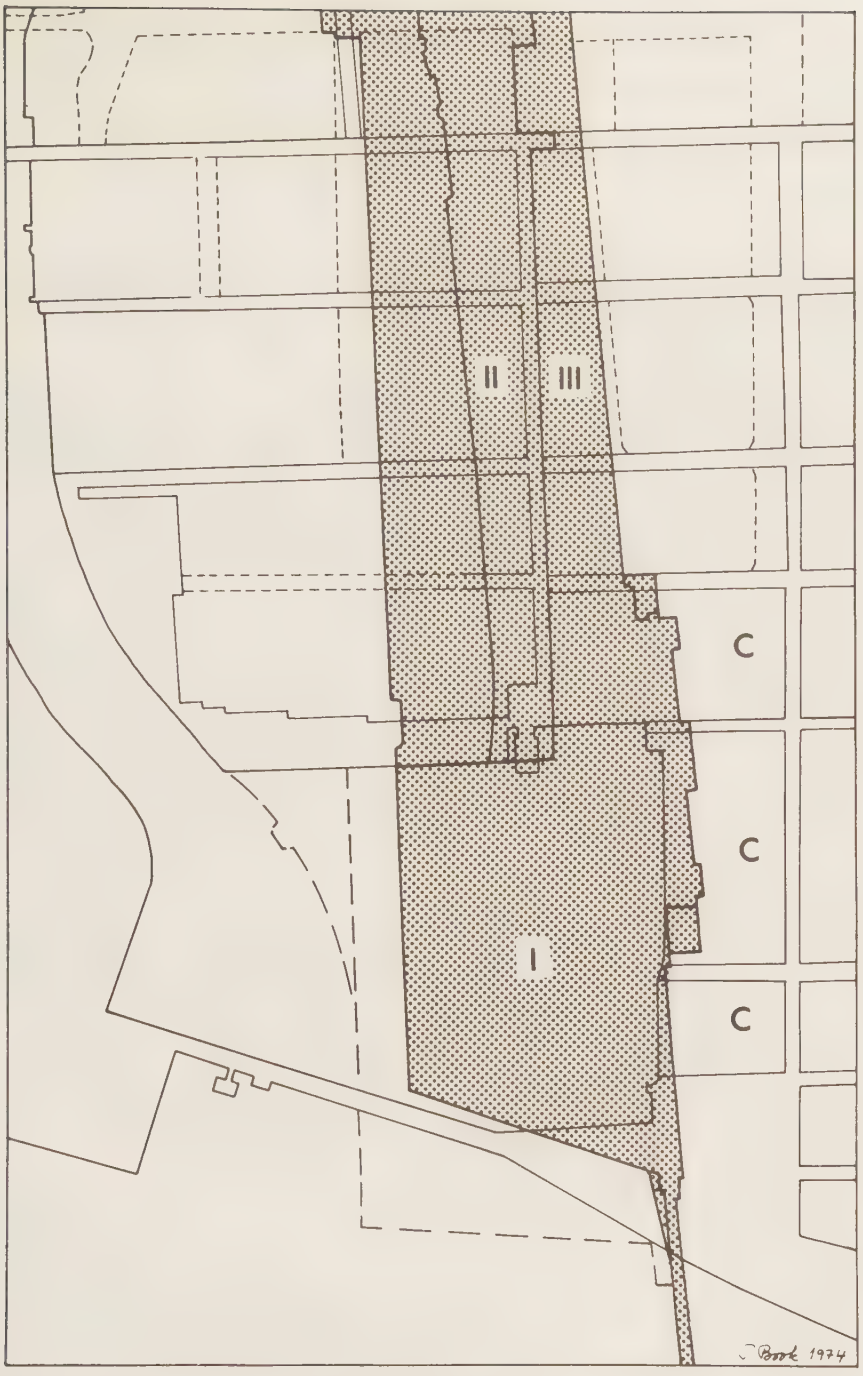


Fig. 79. Stockholm. Utvecklingen av Stockholm C:s bangård. Ursprungligt bangårdsområde 1871 (I) och viktigare utbyggnadssteg 1900-10 och 1911-27 (II och III) försedda med raster och omgivna av grova heldragna linjer. Tunnare heldragna linjer = kvartersbebyggelse. Streckade linjer = tillkomna gatusträckningar och kvartersrevideringar. Långstreckade linjer = strandlinjer. C = kvartersdelar som eliminerades i samband med utläggandet av Centralplan. Skala 1:4 000. (Sammanställning.)

Under 1870-talet skedde ytterligare ingrepp i 2 bebyggda, likaledes beskurna kvarter genom framdragandet av Östra Järnvägsgatan, parallellt med banan. Den mest anmärkningsvärda förändringen under 1880-talet vad beträffar

gatunätet var den slutgiltiga omvandlingen av Clara Strandgata till det breda nord-sydliga huvudstråket Vasagatan, vilken kom att förbinda Centralplan med Norra Bantorget. Vasagatan åstadkom grava ingrepp i 4 bebyggda kvarter (jfr. genombrottsgatorna fram till stationen i kap. 8).

Område II: Utvidgningen av spårområdet norr om Centralstationen 1900-10. Här rör det sig, liksom i övriga fall, i huvudsak om en breddning av bansträckningen norr om Stockholm C. Genombrott skedde i 4 (tidigare /1880-1900/, 5) bebyggda kvarter. Under samma period tillkom en ny gata väster om banan, Vintervägen, troligen delvis som en ersättning för att Lilla Munklägersgatan kom att uppgå i själva järnvägsområdet. I omr. II har medtagits de mycket blygsamma arealer som under 1880- och 90-talen tillfogats järnvägsområdet vid stationshuset.

Område III: Utvidgning av spårområdet norr om Centralstationen 1911-27. Denna ökning av järnvägsarealen härrörde egentligen från 2 tillfällen: a) 1910-20 då de 3 nordligaste kvarteren fram till Vintervägen togs i anspråk och b) 1920-27 det sydligaste (Gasverket) (CENTRALSTATION, Stockholms 1927).

Befolkningen inom område I - III.

Med utgångspunkt från William-Olssons befolkningsprickkarta (1 prick = 25 inv.) för 1865 har för område I (i fig. 79) samt de kvarter som fick rivas vid utläggandet av Centralplan framräknats en befolkning på ca 400 personer (WILLIAM-OLSSON 1937 s. 47). Dessa tvingades alltså ungefär 5 år senare att flytta från området.
Som kontroll har en genomgång skett av Jonssons mer detaljerade (1 prick = 10 inv.) befolkningsprickkarta för 1910 för Stockholms innerstad. Följande befolkningstal har erhållits: a) för de 4 kvarteren mellan järnvägsområdet och Vasagatan upp till Kungsgatan: 520 personer och b) för de 7 bebyggda kvarteren mellan Klara sjö och järnvägsområdet: 960 personer. Om man för område I tänker sig samma genomsnittliga kvartersbefolkning som inom kvartersraden väster om Vasagatan år 1910 utom för det sydligaste betydligt mindre kvarteret skulle i så fall en befolkning på ca. 350 personer genom den ursprungliga järnvägsbyggnaden (+ Centralplan) ha tvingats att flytta ut. Detta stämmer alltså relativt väl med 1865 års befolkningstal. Skillnaden kan förklaras med att en viss utglesning av befolkningen i området ägt rum under tiden.
Enligt Neuhaus' panoramakarta från början av 1870-talet (LUNDQVIST-SELLING 1954) (fig. 80) innehöll de 7 järnvägsberörda kvarteren (ett 8:e kvarter in-

rymde en gasklocka samt några relativt glest utspridda byggnader) ett stort antal bostadshus. Den vanligaste våningshöjden inom de aktuella kvarteren var 4 våningar och i samtliga vid kartläggningstidpunkten befintliga kvarter förekom också gårdshus.

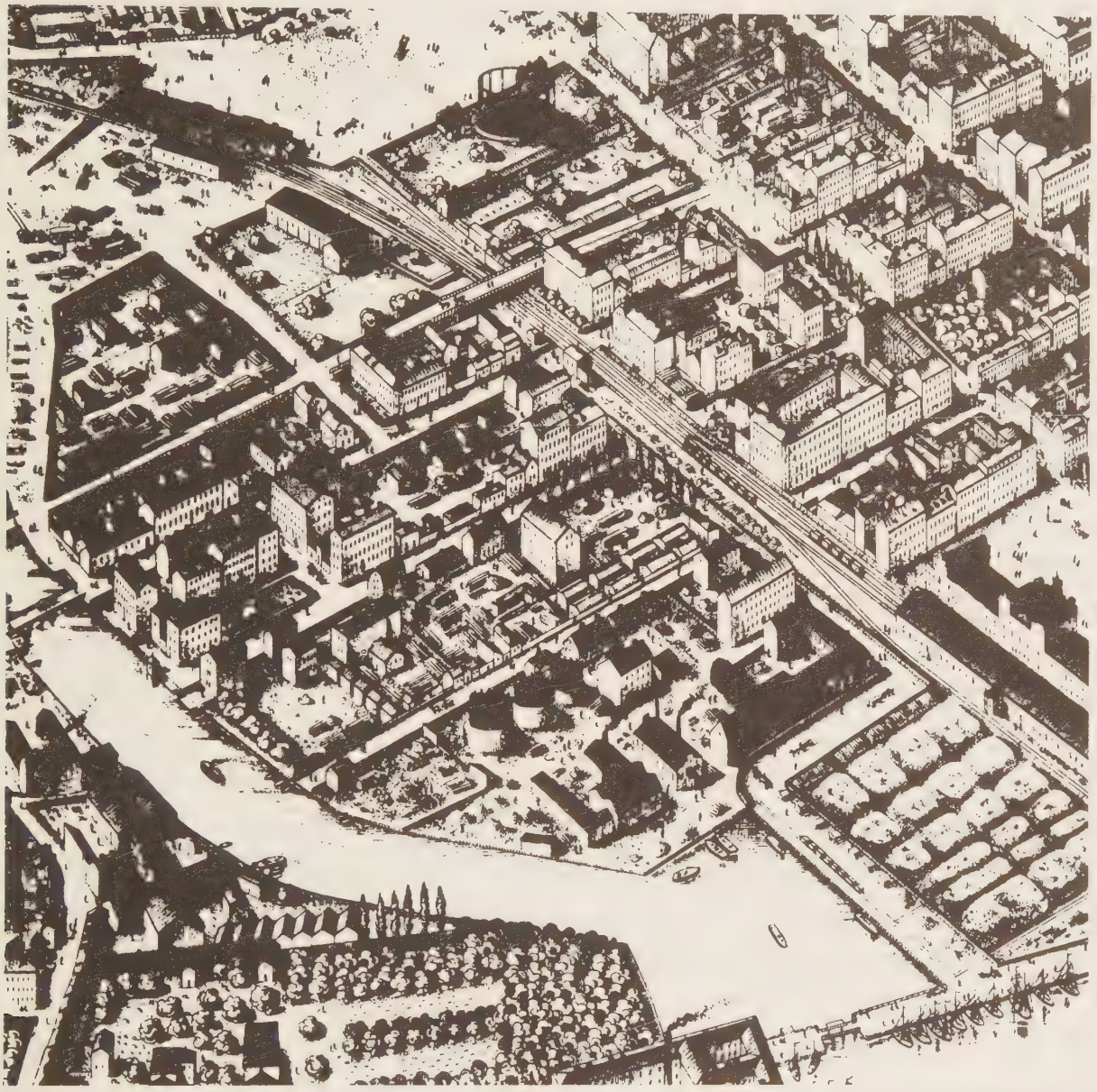


Fig. 80. Stockholm. Del av Neuhaus´ panoramakarta från början av 1870-talet. Skala 1:ca 4500.

Inom området II berördes uppskattningsvis ca 200 personer och genom en jämförelse mellan Jonssons befolkningsprickkartor från 1910 och 1930 kan den utflyttade befolkningen ur område III bestämmas till ca. 290 personer (AHLMANN m.fl., 1934, pl. XI och XII).

Med tanke på områdets relativt tätbebyggda karaktär torde dessa järnvägsingrepp ha gett upphov till större flyttning än något annat nordiskt järnvägs-

projekt. Ingreppens omfattning tyder på att det i huvudsak rörde sig om arbetarfamiljer. Detta bekräftas också av kartor visande ekonomisk och social standard inom stenstadens bostadsområden (WILLIAM-OLSSON 1937 fig. 84-86).

Senare utvidgningar av järnvägsområdet. En ny stor utvidgning av spårområdet vid Stockholm C, i storlek jämförbar med område III, ägde rum under 1950-talet (JÄRNVÄGAR, Sveriges hundra år 1956 s. 209-211). Att detta ej medtagits på fig. 79 beror på att bebyggelsen mellan Klara sjö och järnvägsområdet under 1930- och 40-talen genomgått så stora förändringar att kartbilden skulle bli alltför svårtolkad. Likaledes är järnvägens påverkan, genom dessa stadsplanerevideringar, svår att bestämma. Området hade under dessa årtionden förvandlats från ett blandat bostads-/industriområde till närmast ett partihandelsdistrikt.

Vilka är nu orsakerna till att Stockholm C:s spårområde gjort så många och svåra ingrepp i kvartersbebyggelsen?

1. Till skillnad från majoriteten av Nordens städer var alltså en stor del av området på bangårdens baksida bebyggd (och tillika relativt tätbebyggd) vid de första banbyggnaderna. Utvidgning av spårområdet norr om själva stationshuset kunde därför ej ske utan allvarliga kvartersingrepp.
2. En placering av hela bansträckningen från Tegelbacken till Norra Bantorget på utfylld mark var ej möjlig på grund av att bebyggelsen gick ända fram till Klara sjö, som dessutom på det aktuella partiet var alltför smal. Det breda bangårdsområdet mellan stationshuset och Tegelbacken ligger däremot på en utfyllnad i den tidigare bredaste delen av Klara sjö. Någon breddning av spårområdet på detta avsnitt har därför ej varit nödvändig.
3. Huvudpersonstationen i en huvudstad kräver naturligtvis överhuvudtaget betydande arealer, vilket de talrika utvidgningarna bevisar. Än mer komplicerade järnvägssituationer uppvisar dock de övriga nordiska huvudstäderna. För Köpenhamns del fick (som nämns i kap. 7.4.3.) två av huvudstationerna flyttas på grund av ytterst dåliga expansionsmöjligheter.

Malmö. Vid en breddning av den ursprungliga bangården vid Malmö C 1888 för att ge utrymme åt godsspår och godsmagasin kom ett område om 3,6 ha omfattande 5 kvarter i gällande ännu ej bebyggda stadsplan att övergå i SJ:s ägo (arrende) (se fig. 81). Detta är alltså ett exempel på hur den utfyllda marken vid den första stora bangårdsutvidgningen redan hunnit planeras för annat än järnvägsändamål.

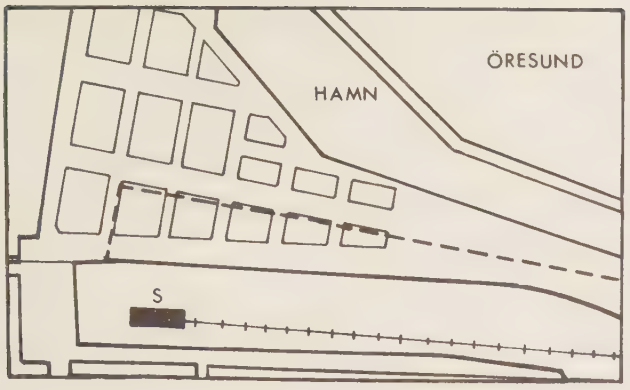


Fig. 81. Malmö. Centralstationen. Område omgivet av heldragna linjer = ursprungliga bangården och streckade linjer = bangårdsutvidgningen 1888. Skala 1:10 000. (Omritning och komplettering av stadskarta från 1885.)

Sammanfattning kap. 7.

Kategorierna 3, 4 och 5b.

De få bebyggelse- och stadsplaneingreppen i kat. 3, 4 och 5b kan sammanfattningsvis förklaras med att det låg relativt kort tid mellan de ursprungliga banorna och tillbyggnaden av järnvägssystemen och under denna tid hann ej de aktuella städerna att utvidgas något nämnvärt.

Fig. 37 över Falun visar ingrepp i bebyggelse och stadsplan både av utbyggnadskategori 3 och 4 och figurserien 40-42 över Torpaområdet i Jönköping de revideringar som man tvingades göra i äldre stadsplaner genom tillkomsten av en järnväg.

Kategori 5a (sammanbindningsbanor).

Den relativt utförliga redovisningen av gruppen sammanbindningsbanor (se definition i kap. 7.3.1.) beror på att denna järnvägskategori mer än någon annan har dragits genom städernas bebyggda delar. Här fanns ej samma möjlighet som för övriga banor att utnyttja sig av kringgångslinjer. Denna kontakt med bebyggelsen framkommer tydligt vid en jämförelse mellan tab. 4 över de ursprungliga järnvägsexpropriationerna inom 20 nordiska städer och tab. 11 över de svenska sammanbindningsbanorna. Grupperna 1+2+3, som i stort visar de stadsplanelagda områdena, omfattar för sammanbindningsbanorna 27,3% (se fig. 47) och för de ursprungliga banorna endast 7,2%. Eftersom sammanbindningsbanorna vanligen berörde städernas centrala delar har vi att göra med ingrepp i bebyggda kvarter snarare än planlagda.

Huvuddelen av de danska sammanbindningsbanorna drogs mellan statsbanestation och privatbanestation och av de svenska mellan två privatbanestationer.

Kategori 6.

I samband med dragande av nya ingångs-/kringgångslinjer samt utläggande av nya bangårdar (grupperna a-d, kap. 7.4.1.) berördes endast 6 nordiska städer i någon större omfattning. De ingrepp som gjordes i dessa städer var dock bland de svåraste som åstadkommits av järnvägar i Norden.

Ur grupp a) kan nämnas Söderhamn (fig. 56), där den nuvarande bangården 1886 lades ut över en tättbebyggd trähusstadsdel, vilket hade till följd att ett 40-tal kvartersbyggnader fick rivas och ur grupp c) Stockholm (fig. 79), där flyttningen av Uppsalabanans station vid Norra Bantorget till nuvarande centralstationen åstadkom ingrepp i flera bebyggda kvarter.

I de fall nya ingångs-/kringgångslinjer och isynnerhet nya bangårdar placerades över en redan fastställd stadsplan medförde detta naturligtvis svåra ingrepp och kanske slopande av större stadsplanepartier. Vid dylika förändringar inom en stads järnvägssystem uppstod förutom nämnda ingrepp av den nya bandelen eller bangården också svårigheter i samband med återställandet och infogandet i stadsplanen av de övergivna järnvägsarealerna.

Fig. 64 och 65 illustrerar med Köpenhamnsexempel dessa båda typer av förändring: den förstnämnda figuren de stadsplaneingrepp, som åstadkoms vid framdragandet av ingångslinjen till Köpenhamns bangård II (klar 1864) och den sistnämnda figuren hur man 1965, 35 år efter en bandels upphörande som järnvägsmark, fortfarande mycket väl kan få fram dess sträckning.

En ny ingångs-/kringgångslinjes och bangårds påverkan av stadsplanen för det intilliggande området framgår av figurserien 118-121 i kap. 13 över Horsens.

Markanvändningen hos nedlagda bandelar och bangårdar redovisas i kap. 14.

Projekterade nya ingångslinjer och personbangårdar contra stadsplan.

Kapitlet behandlar stadsplaner som byggts upp kring en projekterad ny ingångs-/kringgångslinje och som i fall a) till någon del och i fall b) ej kommit till utförande.

Som exempel på fall a) kan nämnas Helsingborg, där svåra järnvägsförhållanden, med en genomgångslinje i gatuplanet i stadens centrum, gjort att man sedan 1890-talet haft planer på en kringgångslinje. Dessa projekt har också satt en del spår i stadsplan och stadsbebyggelse (fig. 76).

Fall b) illustreras av Helsingfors, där Saarinen i sin generalplan för Stor-Helsingfors från 1918 tänkte sig en flyttning av stadens huvudstation cirka 3 km norrut på grund av utvidgningssvårigheter vid en existerande bangård (fig. 78).

Om stadsplaner nämnda i detta avsnitt kom att förverkligas berodde mestadels på hur länge järnvägsprojekten var aktuella. För Helsingborgs del fa fanns på ett stadsplaneavsnitt i projekten likartade järnvägssträckningar under en period av drygt 30 år, vilket naturligtvis kraftigt påverkat stadsplanen.

Bangårdsutvidgningar contra bebyggelse/stadsplan.

Fig. 79 (Stockholm) visar omfattande ingrepp i bebyggelse till följd av en stegvis utvidgning av centralstationens spårområde. I de flesta städer hade emellertid någon mera omfattande bebyggelse ej hunnit uppstå på bangårdens baksida vid tiden för åtminstone de tidigare bangårdsutvidgningarna.

KAP. 8. INDIREKT INVERKAN AV JÄRNVÄGEN PÅ STADSPLANEN.

I de flesta städer strävade man efter att placera järnvägsstationen så nära affärscentrum som möjligt. Detta gick vanligen att genomföra tack vare att städerna vid tidpunkten för sina första järnvägar upptog en relativt blygsam stadsplanerad yta (medianytan var t.ex. för de svenska städerna 25 ha). I många städer fanns emellertid ej någon direkt förbindelseled mellan järnvägsstation och affärscentrum och en sådan åstadkoms därför genom mer eller mindre omfattande ingrepp i bebyggelsen. I Norden utfördes 30 dylika gatugenombrott, fördelade på 17 danska, 2 norska och 11 svenska städer. Detta kan sägas vara järnvägens tydligaste indirekta effekt på stadsområdet. Den danska dominansen torde här bero på att huvuddelen av de danska städerna har ett medeltida gatumönster, där de ofta mycket långsmala kvarteren och det oregelbundna gatunätet gjort att man i många fall saknat en direktförbindelse mellan järnvägsstation och affärscentrum.

Fig. 82 visar Ribes stadskärna 1858, på vilken lagts in den förbindelsegata (Dagmarsgade) som i samband med Brammingebanans tillkomst 1875 i en rät linje (den då enda raka gatusträckningen i staden) drogs från järnvägsstationen till stadscentrum. Gatugenombrott gjordes här i två bebyggda medeltida kvarter. Denna gatudragning har utsatts för en stark kritik, då Ribe har en av Danmarks äldsta medeltida stadsplaner.

Fig. 82. Ribe. Stadskarta från 1858. De dubbla streckade linjerna markerar den på 1870-talet tillkomna Dagmarsgade, förbindelsegatan mellan centrum och järnvägsstationen. Skala 1:18 000. (Komplettering av Traps karta från 1858.)

Bortsett från Ribe, och i någon mån Skara (genombrott i ett medeltida kvarter och breddning av gatan i ett annat /DAHLGREN 1921 s. 39/) rör det sig bara om genombrott av något enstaka kvarter. Av de nordiska gatugenombrotten genomfördes 27 i medeltida stadsplan och endast 3 i rutnätsplan.

I denna sistnämnda kategori kan nämnas Uppsala, där Bangårdsgatan skar genom ett - i nuvarande stadsplan två kvarter - bebyggt kvarter. I rutnätsplanen med raka gator och mindre kvarter gavs helt andra möjligheter att lokalisera järnvägsstationen till någon lämplig anslutningsgata.

I många fall har emellertid stationsgatorna kunnat dras fram utan ingrepp i bebyggelsen, men har blivit viktiga element i de senare tillkomna stadsplanerna för området. Exempel: Falköping och Linköping.

Friläggandet av den öppna platsen framför järnvägsstationen påverkade också existerande stadsplaner. Exempel: Helsingfors (se kap. 5.3.2. och fig. 30 och 31) och Oslo.

Järnvägens framdragande har på en del håll lett till utläggande av omfattande stadsplaner på bangårdens framsida. För att kunna genomföra dessa planer har man i ett antal städer varit tvungna att riva den vanligen oreglerade bebyggelse som fanns i området. Exempel på dylika rivningar: Utomgränssamhället Kyttälä i Tammerfors (behandlas i kap. 12.1.) och 17 byggnader för det nya bangårdskvarteret i Horsens (kap. 13.2.).

KAP. 9. FÖRHÅLLANDET STADSGRÄNS - BANGÅRD.

9.1. Inledning.

I kap. 1.4. och 1.5. redogjordes i stort för stadsgränsens inverkan på stadsplaneringen. Med undantag för det 200 meter breda "byggebeltet" i Norge har stadsplan/byplan som regel ej sträckts ut till områden utanför stadsgränserna i de nordiska länderna. I de fall stadsplaner förekommit omedelbart utanför stadsgränserna har dessa i så fall varit fastställda för där belägna köpingar och municipalsamhällen (LARSSON 1912 s. 115 bl.a.) eller för områden vars inkorporering beslutats av staden men ännu ej godkänts av Kungl. Maj:t (ex. Haparanda) (ODENCRANTS 1945 s. 74).
Både för utformandet av stationsplats, det obebyggda området mellan station och stadskropp och området på bangårdens baksida har det därför som regel varit av största betydelse var stadsgränsen legat i förhållande till bangården.

I detta kapitel kommer en genomgång att göras av bangårdens placering i de nordiska länderna i detta avseende. På grund av att vissa kartor som visar städernas utbredning vid tidpunkten för den ursprungliga banans tillkomst ej medtagit stadsgränsen eller dennas dragning ej i detalj gått att få fram, har exakta siffror ej kunnat redovisas i alla sammanhang (detta gäller isynnerhet Finland, där av mig utsända frågor angående bangårdsförhållandena i en del fall ej besvarats). Dessa nämnda brister har emellertid ej haft någon betydelse då det gällt att påvisa de stora dragen inom varje land.

Sverige behandlas i detta kapitel som första nordiska land på grund av att den här omtalade svenska indelningen av inkorporeringar kommer att diskuteras även för de övriga länderna.

9.2. Sverige.

Enligt vad som gått att få fram från framförallt stadskartor och järnvägens expropriationshandlingar låg den ursprungliga bangården i 13 städer (Eskilstuna, Halmstad, Haparanda, Hudiksvall, Härnösand, Linköping, Ronneby, Skara, Skellefteå, Torshälla, Vadstena, Växjö och Ängelholm) utanför stadsgränsen. Denna låga siffra kan förklaras med att det bebyggda området i ett stort antal städer utgjorde endast en mindre del av hela stadsytan och att utrymme sålunda fanns att här placera järnvägsstationen mellan bebyggelse och stads-

gräns. Detta kunde för Sveriges del ske t.o.m. i extrema B-städer som Falköping och Enköping (med 1,5 resp. 1 km mellan stadskropp och station). Här kan nämnas att inte ens i de svenska städer, där bangården placerades utanför stadsgränsen rörde det sig i sin helhet om snävt dragna stadsgränser. Det var snarare så att gränserna var mycket oregelbundna och i något parti kunde tangera själva stadskroppen. Var man sedan tvungen exempelvis av topografiska skäl att föra in banan i just denna del av staden var det i en del fall nödvändigt att förlägga stationsområdet till arealer utanför stadsgränsen. Vilken betydelse detta haft vid utläggandet av stadsplaner framgår av kap. 12.2. De fall, där inkorporeringarna av bangårdsområdena skedde under själva banbyggandet tas ej upp till behandling.
Genom erfarenhet från andra länder och även från tidiga nordiska järnvägsstäder visste man att järnvägen drog till sig en hel del andra aktiviteter och då de 13 nämnda städerna var angelägna att få också dessa aktiviteter inom sina gränser blev det aktuellt, omedelbart eller efter en viss tid, med en utvidgning av stadens administrativa område.

Detta skedde genom att staden inkorporerade delar av angränsande socknar, i enstaka fall hela socknar. De två huvudtyperna av inkorporering är enligt Yngve Larsson (LARSSON 1912 s. 90-91): 1. förstadsinkorporeringar, där redan befintlig bebyggelse inlemmas i staden och 2. kolonisatoriska inkorporeringar, där den införlivade delen vanligen utgöres av ren landsbygd. Dessa huvudtyper kan sedan delas upp på följande underavdelningar: Förstadsinkorporeringar: a) egentliga förstadsinkorporeringar, b) större geografiska oregelbundenheter; Kolonisatoriska inkorporeringar: a) direkta kolonisatoriska inkorporeringar, b) rena stadsutvidgningar, c) stadsplaneinkorporeringar, d) totala kolonisatoriska inkorporeringar, e) parkinkorporeringar, f) hamninkorporeringar och g) stationsinkorporeringar. Typerna 2 e)-g) kan här jämställas, då det ju i samtliga fall gäller utnyttjande av det inkorporerade området för ett enstaka rent urbant syfte. Det bör dock påpekas att många av dessa inkorporeringsansökningar på 1870- och 1880-talen avslogs av Kungl. Maj:t och i andra fall hann järnvägen komma till långt innan inkorporeringen blev klar.

Exempel:

1. Förstadsinkorporeringar:
Halmstad, där den ursprungliga bangården (Halmstad-Nässjö järnväg) under en del av det första året, var belägen i Snöstorps socken och genom inkorporering (1877) kom att tillhöra staden.

Skara, vars station genom inkorporering av utomgränsbebyggelsen Kämpagården 1875 kom att ligga innanför stadsgränsen.

2. Kolonisatoriska inkorporeringar.
Hudiksvall, vars station (från 1860) var belägen på Håsta bys område i Helsingtuna socken tills en stor del av nämnda socken inkorporerades 1899. Linköping, där en del av bangården tillhörde staden medan en annan del låg på Stångkvarns område i S:t Lars socken. Inkorporeringen ägde rum 1876. Detta är alltså en parallell till Eskilstuna (se nedan), men i detta fall utgjorde bangårdsdelen endast en liten del av hela inkorporeringsområdet.

Stationsinkorporeringar.
Den speciella, mycket lilla, grupp som här kallas stationsinkorporeringar innehåller endast 3 städer, där inkorporeringsobjektet i stort sett omfattade endast själva bangårdsområdet. Exempel: Genom att stadsgränsen i Eskilstuna gick omedelbart utmed bebyggelsens yttre kant kom det ursprungliga bangårdsområdet på Eskilstuna C att till 9/10 ligga i Fors socken och till endast 1/10 i Eskilstuna stad. Stadens inkorporeringsansökan avslogs emellertid 1880 och det dröjde ända till 1906 innan hela stationsområdet kom att tillhöra staden, det året inkorporerades nämligen hela Fors socken och häri ingick municipalsamhället Nyfors, som vuxit upp på bangårdens baksida.

Härnösands bangård (tillkommen 1893) låg fram till inkorporeringen 1899 inom Säbrå socken. Inkorporeringen omfattade också ett smärre område beläget mellan stationen och staden för att det skulle vara möjligt att reglera den framtida bebyggelsen här.

Till denna grupp kan också Vadstena station hänföras. Det är här fråga om expropriation av mark 1895 från S:t Pers socken för en utvidgning av bangården.

Vid de övriga inkorporeringarna, där järnvägen på något sätt berörs, utgjorde bangården endast en del, dock en viktig sådan, och var i många fall den viktigaste inkorporeringsorsaken.

I de städer där utrymmet mellan bebyggelsens yttergräns och stadsgränsen varit så pass stort att det här varit möjligt att lägga stadens bangård har alltså en eventuell inkorporering av grannkommunen blivit aktuell först när bebyggelsen tenderat att växa vidare på andra sidan bangården.

Utomgränsbebyggelse har uppstått i en del orter med stadsgränsen i omedelbar anslutning till bangården och här torde den vildvuxna förstaden snarare vara en följd av sitt läge utanför stadsgränsen än av placeringen på bangårdens baksida. Att denna bebyggelse uppstått först efter järnvägens tillkomst trots att gränsen kanske funnits på samma ställe under en lång tid beror på att man fick en växande fabriksarbetarklass, som ju var den dominerande yrkesgruppen i utomgränsförstäderna, först efter järnvägens tillkomst och industrialismens genombrott. Exempel på sådana förstäder har vi i Norrköping (med bangården omedelbart innanför stadsgränsen) genom Norra Förstädernas municipalsamhälle och i Eskilstuna (med bangården till största delen utanför stadsgränsen) genom Nyfors municipalsamhälle.

I de kuststäder, där utrymme kunnat beredas för järnväg och bangård mellan bebyggelse och vatten, har aldrig inkorporeringar av ovannämnda typer blivit aktuella.

9.3. Finland.

Finlands och Sveriges tidigare gemensamma historia är säkerligen en bidragande orsak till stadsgränsernas likartade dragning i de båda länderna. Som regel omslöt stadsgränsen också här en större eller mindre del av omgivande landsbygd och detta medförde att bangården i majoriteten av finska städer från början låg innanför denna gräns.

Med undantag av Eskilstuna, Hudiksvall och Torshälla skedde de svenska bangårdsinkorporeringarna relativt kort tid efter banans tillkomst. Genomsnittet för de svenska städerna är 20 år och om man undantar Eskilstuna (30 år), Hudiksvall (33 år) och Torshälla (57 år) får vi istället 8 år. I Finland kunde det däremot dröja betydligt längre tid (ex. Tavastehus 54 år och Borgå 53 år) innan järnvägsområdet införlivades med staden.

Exempel:

Förstadsinkorporeringar.

Tammerfors, där ett stort område öster om Tammerforsen med bl.a. utomgränssamhället Kyttälä på grund av järnvägen inkorporerades 1877, ett år efter banans tillkomst (Tammerfors Stadsplanekontor 1968) (se vidare kap. 12.1.).

Kolonisatorisk inkorporering.

Ekenäs, liksom Tammerfors en B-stad, fick järnvägsförbindelse 1873 och 1885 skedde en inkorporering av bangården och området mellan denna och staden,

de s.k. stadsåkrarna (CEDERLÖF 1964 s. 192).

9.4. Danmark.

Danmark fick sina stadsgränser fastställda genom en lag 1863 (TRAP 1872-79). Dessa gränser var ytterst snävt dragna och omfattade som regel endast stadens bebyggda område. Vid utläggandet av bangårdarna var man därför i cirka 45 städer hänvisade till arealer utanför stadsgränsen. I 2/3 av dessa städer rörde det sig emellertid om "Købstadens Markjorder" (ex. Horsens och Ribe). Exempel på städer vars bangårdar var belägna på andra jordar utanför stadsgränsen: Ringsted och Skive.

Den bestämda kamerala gränsen mellan den egentliga staden och dessa stadsjordar upphävdes i nämnda lag från 1863, men skillnaden kom dock i praktiken till en del att bestå, då kommunala förvaltningslagstiftningen, byggnads- och brandförordningar o.s.v. ännu i början av 1900-talet gällde endast innanför den gamla stadsgränsen (LARSSON 1912 s. 379)

Då Danmark, med några få undantag, saknade stora enhetliga stadsplaner (vilket i sin tur alltså kunde bero på de snäva stadsgränserna) under hela 1800-talet och istället byggde ut sina städer spontant betydde bangårdens placering i förhållande till stadsgränsen ej lika mycket som i de övriga nordiska länderna. Gränsen har sedan i många städer flyttats successivt utåt efterhand som arealerna runt staden bebyggts.

9.5. Norge.

De norska stadsområdena var vid tiden för den ursprungliga banans tillkomst relativt trånga, dock med större möjligheter för bebyggelsen att utvidgas innanför gränserna, än vad som var fallet i Danmark, inte minst tack vare en gränsutvidgning, som ägde rum för en del av städerna 1876-79. Det är först efter 1900, när alltså huvuddelen av städerna fått sina järnvägar, som stadsbebyggelsen på allvar började växa förbi de administrativa gränserna (HANSEN 1970 s. 13-15).

Trots detta kan det tyckas förvånande att bangården i sin helhet i endast 3 städer placerades utanför stadsgränserna. Dessa 3 städer (Kongsvinger, Hønefoss och Sandefjord) är de norska orter där avståndet mellan bangården och stadsbebyggelsen är störst (780, 300 och 270 meter). Förklaringen till det lilla antalet utomgränsbangårdar i Norge torde bl.a. vara:

1) Järnvägen drogs i majoriteten av de norska städerna fram mellan kustlinjen och stadsbebyggelsen, i vissa fall på utfylld mark (jämför här Améens modeller fig. 16:11). Detta gav som regel möjlighet att placera själva stationen nära stadens centrum och därmed också hamna innanför stadsgränsen.
2) Genomsnittsavståndet mellan järnvägsstation och kvartersbebyggelse var för Norges del vid ursprungliga banans tillkomst endast 100 meter, det lägsta i Norden och då 2/3 av bangårdarna låg på avståndet 0-50 meter, d.v.s. i omedelbar anslutning till bebyggelsen, fanns det även vid snävt dragna stadsgränser tillräckligt utrymme för stationsområdena innanför dessa gränser.

Sammanfattning kap. 9.

Själva stadsbebyggelsens andel av hela stadsytan varierade, vid den ursprungliga banans tillkomst, starkt mellan de nordiska länderna. I Danmark med sina mycket snävt dragna stadsgränser fanns naturligtvis mindre möjligheter att förlägga den förhållandevis arealkrävande bangården inom stadens administrativa område (ca 65% av de danska bangårdarna hamnade därför utanför stadsgränsen mot 10-20% för de övriga nordiska länderna) än i Finland och Sverige, där stadsytorna som regel innehöll betydande delar ren landsbygd. Norge intog här något av en mellanställning.

Genom den i Danmark många gånger tillämpade principen att vänta med inkorporering tills ett område redan var bebyggt (och då samtidigt stadsplaner i de nordiska länderna ej upprättades för områden utanför den administrativa gränsen) går det vanligen ej att finna några större bebyggda områden på vilka en utomgränsbangård kan sägas ha utövat påverkan. Detta är alltså en av förklaringarna till Danmarks nästan totala avsaknad av monumentala stationsplatser.

På en del håll isynnerhet i Sverige (ex. Eskilstuna och Härnösand) skedde s.k. stationsinkorporeringar, vilket innebar att själva bangården och en relativt begränsad areal omkring denna överfördes till staden.

KAP. 10. RAK OCH SVÄNGD JÄRNVÄGSLINJE CONTRA STADSPLAN.

10.1. Inledning.

Kapitlena 5 och 7 behandlade huvudsakligen de ingrepp som de ursprungliga och senare tillkomna järnvägarna inom städerna åstadkommit på befintlig bebyggelse och fastställda stadsplaner.

Detta avsnitt kommer att omfatta en genomgång av stadsplanens anslutning till och utbyggnadsmöjligheter i samband med den existerande räta och svängda järnvägslinjen under de tre stadsplaneperioderna. De fåtal fall där järnvägssträckningen bestämt gatunätets orientering i ett större stadsplaneavsnitt, och sålunda kan benämnas mönsterlikare, behandlas utförligt i kap. 11.

10.2. Stadsplaneperiod 1.

10.2.1. Rak järnvägslinje.

10.2.1.1. Rutnätsstäder.

Inventering av Nordens städer.

Då det gällde att ansluta järnvägen till en rutnätsplan var ur anpassningssynpunkt den räta linjen naturligast. I Norden fanns vid den ursprungliga banans tillkomst 94 städer (1 dansk, 29 finska, 16 norska och 48 svenska) med ett helt eller nästan helt regelbundet gatunät i stadskärnan. Den anslutande ursprungliga bandelen eller ursprungliga genomgångsbanan (i vissa fall var det ju först denna sistnämnda /kat. 3 i kap. 6/ som kom i direkt kontakt med staden) utgjorde i 25 av de ovannämnda städerna (5 finska, 8 norska och 12 svenska) en huvudsakligen böjd linje medan anslutningen i de återstående 69 städerna (1 dansk, 24 finska, 8 norska och 36 svenska) skedde genom huvudsakligen räta järnvägssträckningar.

Vilka möjligheter fanns det nu för utbyggnad av existerande rutnät (alltså med bibehållen gatuorientering) och för tillkomst av mönsterlikarstadsplaner (kap. 11) i dels järnvägsstäder med rak anslutningslinje och dels sådana med svängd anslutningslinje (se kap. 10.2.2.)?

Då det gäller stadsplanens utvidgande i städer med rät anslutningslinje kan man skilja på: a) sådana där den ursprungliga bandelen eller genomgångslinjen i minst halva sin längd inom stadsbebyggelsen drogs parallellt med den förhärskande riktningen inom stadsplanen (totalt 25 nordiska städer /1 dansk, 10 finska, 2 norska och 12 svenska/) och b) sådana där järnvägen lagts i en viss vinkel i förhållande till detta gatunät (totalt 44

nordiska städer /14 finska, 6 norska och 24 svenska//.
Dessa båda grupper kommer nedan att redovisas separat.

Edelsvärds idealplan för järnvägsstaden.

Järnvägens effekt på stadsplaneringen framkom med några få undantag inte förrän i samband med resultatet av 1874 års byggnadsstadga. Den första stadsplan, där järnvägen spelat en avgörande roll både för gatunätets utformning och den funktionella indelningen, var den svenske järnvägsarkitekten A.W. Edelsvärds 1859 framlagda idealplan (fig. 83). Denna var anpassad för järnvägsstaden och i detta fall avsågs en projekterad stad kring Falköping/Rantens järnvägsstation. Gatunätet gavs samma orientering som järnvägsområdet (järnvägen var alltså mönsterlikare) och huvuddelen av staden placerades på stationssidan med själva stationsbyggnaden i fonden av en monumental huvudaxel. Bangårdens baksida, vilken bestod av ett fåtal kvarter, reserverades förutom för magasin, för hotell och liknande funktioner och saknade helt framsidans storslagenhet.

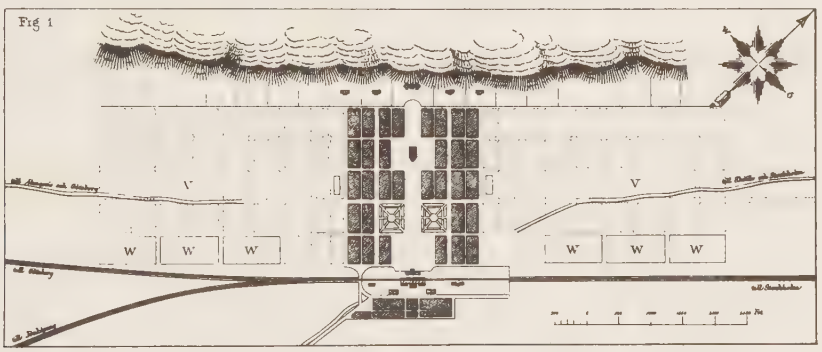


Fig. 83. Edelsvärds idealstadsplan för järnvägsstaden från 1859. Skala 1:35 000. (EDELSVÄRD 1859.)

Fabriksarealer var utlagda utmed järnvägen på ett visst avstånd från centrum. Visserligen var dessa inpassade i stadsplanens rutnät men utgjordes av större kvarter. Järnvägens centrala plats i planeringen visar tydligt vilken betydelse man tillmätte den som transportmedel (EDELSVÄRD 1859 och ÅSTRÖM 1967 s. 39).

Edelsvärd ser alltså järnvägen som en barriär för stadsplan och bebyggelse och antyder också skilda funktioner för "fram-" och "baksidan" (BOOK 1970 s. 37).

10.2.1.1.1. Parallella järnvägslinjer.

Denna typ av järnvägslinje kunde dragas: 1) genom redan fastställd stadsplan (ungefär en C-stadsanslutning /kap 4.2./), 2) på ett visst avstånd från stadskroppen (B-städer eller A-städer) och 3) i kanten av stadens bebyggda område (A-städer).

1. I 4 fall (Fredericia, Björneborg, Kaskö och Nykarleby) var den regelbundna stadsplanen vid järnvägens tillkomst belägen på båda sidor om bangården. I 3 av dessa städer (Fredericia, Björneborg och Nykarleby) var det aktuella området också helt eller delvis bebyggt varför järnvägens framdragande ej kom att hindra förverkligandet av planen.
   I Kaskö (se även kap. 5.3.2.) var ingångslinjen dragen mitt genom en obebyggd kvartersrad i den omfattande stadsplanen från 1767 (UTSTÄLLNINGS-KATALOGEN 1923 s. 62). Den del av stadsplanen som kom att hamna på järnvägens baksida var vid banans tillkomst 1913 nästan helt obebyggd och har bortsett från ytterligare några kvartersdelar så förblivit. Med tanke på att Kaskö är Finlands till invånarantalet näst minsta stad är det emellertid tvivelaktigt om dessa stadsplanekvarter, även utan järnvägens närvaro, skulle ha kommit till utförande. Stadens utbyggnad har under järnvägstiden varit koncentrerad till kvartersraderna framför järnvägen.
2. Denna grupp består av 3 nordiska städer (Uleåborg, Luleå och Sundsvall).
   Uleåborg. Fig. 84 visar omfattningen av de tre huvudplaner som berört det centrala stadsområdet i Uleåborg. Som underlagskarta fungerar 1962 års stadskarta. Engels stadsplan från 1824 (heldragen linje) ersatte en delvis oregelbunden betydligt blygsammare plan troligen från 1780.

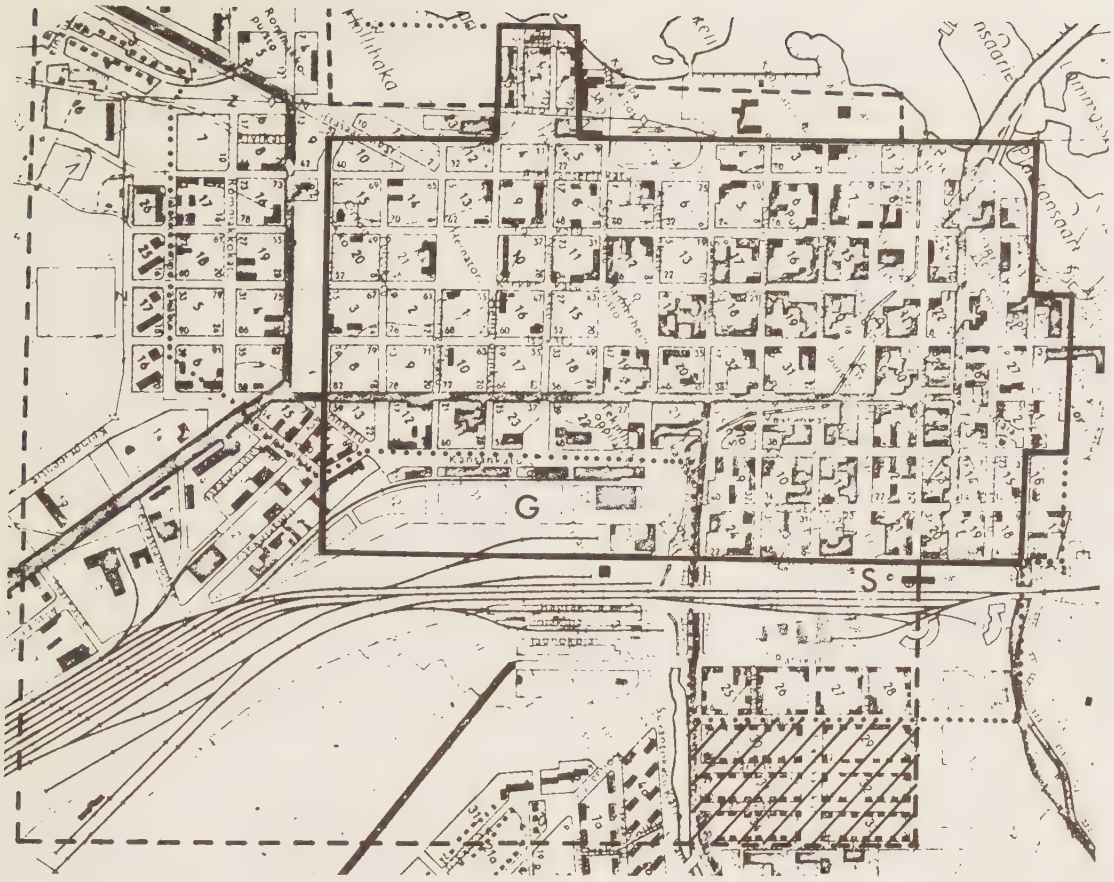


Fig. 84. Uleåborg. Del av 1962 års stadskarta. Gränsen för 1824 års stadsplan = heldragna linjer, 1882 års = streckade och 1907 års = prickade. Rutnätskvarter tillkomna efter 1935 markerade med skraffering. G = parkområde i 1882 års stadsplan. Skala 1:15 000. (Oulu, Yleiskartta 1962.)

Nästa stora stadsplan (återgiven starkt förenklad å fig. 85), var helt i linje med 1856 års byggnadsstadga och sålunda genomdragen och omgiven av en mängd (13 st.) breda esplanader. Denna mycket omfattande plan (streckad linje å fig. 84) fastställdes av kejsaren år 1882 d.v.s. fyra år före järnvägens tillkomst. Planen utgjorde vad beträffar gatuorienteringen en direkt fortsättning på Engels plan.

Järnvägen medtogs ej i den nya planen och myndigheterna hade sålunda att välja mellan att 1) placera banan och stationen utanför det planlagda området och därmed få ett orimligt långt avstånd till stadsbebyggelsen (1824 års stadsplaneområde ännu ej helt bebyggt) eller 2) föra in banan i det stadsplanerade området och därmed tvinga fram en revidering av en nyss fastställd plan.

Fig. 85. Uleåborg. 1882 års stadsplan. Järnvägen från 1886 markerad med grova linjer. Skala 1:15 000. (Omritning.)

Man valde alternativ 2, men gav järnvägen den ur stadsplanesynpunkt mest skonsamma sträckningen, nämligen till stora delar genom planlagda esplanader och parkområde. Själva den ursprungliga bangården upptog ytterligare en kvartersrad (4 kvarter). Man kan här säga att järnvägen genom att välja en till det befintliga gatunätet parallell sträckning poängterade stadsplanens huvudriktningar och sålunda i betydande planavsnitt ej hindrat en fortsatt utbyggnad av gällande plan (jfr. Vasa fig. 19).
Vid sekelskiftet hade arealen mellan stadskroppen och järnvägsstationen blivit bebyggd liksom en kvartersrad på bangårdens baksida. Bangården hade som synes i detta fall ej utgjort någon bebyggelsebarriär. Denna snabba utbyggnad av bebyggelsen på bangårdens baksida satte emellertid stopp för en utvidgning av spårområdet inom detta stadsplaneavsnitt.

Den sista stora stadsplanen för Uleåborgs stadskärna var Jungs från 1907 (prickad linje å fig. 84). Till ytan var denna plan betydligt mindre än 1882 års och det var framförallt i de östra delarna som det stadsplanerade området beskurits. Detta hade till följd att stadsplanegränsen tillika stadsgräns, vilken dock ej föregående stadsplan tagit någon hänsyn till, kom att gå omedelbart utanför nämnda kvartersbebyggelse på bangårdens baksida och att det söder därom belägna planavsnittet från 1882 ej längre låg under stadsplan. Orsaken till att den stadsplanelagda ytan i anslutning till stadskärnan minskat så markant kan ha varit 1) att Jung istället tänkt sig andra utbyggnadsriktningar för staden. Detta gick förmodligen lättare i stadsplaneperiod 2 när man i huvudsak lämnat rutnätsplanerna bakom sig och sålunda ej var tvingad att föra Engels gatunät vidare. 1914 fastställdes också Jungs stadsplan för de norr om staden och troligen utanför stadsgränsen belägna områdena Tuira och Ala-Laanila. Här gavs större möjligheter för arkitekten att få fram period 2:s särdrag än vad fallet varit i kanten av det gamla stadsområdet.
2) att den ursprungliga bangårdens expansion hindrats av bebyggelse och att areal för en ny godsbangård måste reserveras söder därom. Det kan tyckas förvånande att plats för en bangård kunnat åstadkommas även på området närmast stadskärnan "G" å fig. 84. Detta beror på att arealen i 1882 års plan utlagts som park. Någon nämnvärd utbyggnad av stadskärnan ägde ej rum under återstoden av stadsplaneperiod 2. På Iso Tietosanakirjas (1935) karta över Uleåborg utgör Jungs stadsplanegräns i öster också bebyggelsegräns.
1962 års karta visar att en ytterligare stadsutbyggnad ägt rum i öster under stadsplaneperiod 3. Det mest anmärkningsvärda torde här vara att det på den ursprungliga bangårdens baksida uppkommit ytterligare 3 fullständiga rader av kvarter (dock med dubbla längden) orienterade efter stadskärnans plan (skrafferat omr. i fig. 84) samt ytterligare en bebyggd tomtrad med samma orientering men med ojämn ytterkant. Topografiska förhållanden (vattendrag) satte sedan stopp för en vidare utbyggnad av denna plan.
Här har alltså en del av intentionerna i 1882 års plan förverkligats långt efter det att plantypen blivit omodern och planen fått vika för andra stadsplaner.
Luleå. Fig. 86 visar en del av 1887 års stadsplan för Luleå med den existerande bebyggelsen från 1898. De kvarter som blivit utförda är markerade med heldragna linjer.

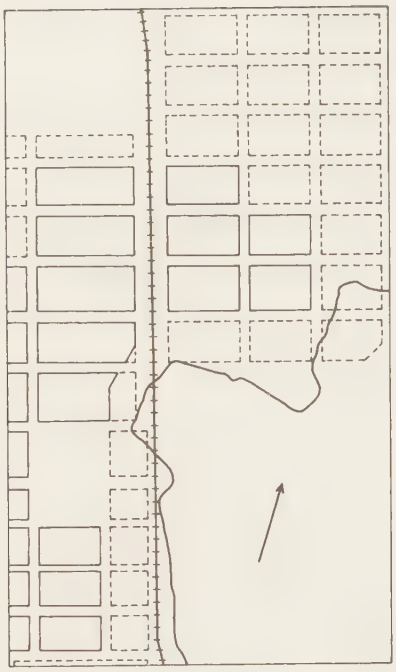


Fig. 86

Fig. 86. Luleå. Del av stadskarta från 1898 med 1887 års stadsplan. Förverkligade kvarter markerade med heldragna linjer. Skala 1:15 000. (Omritning.)

Fig. 87. Uppsala. Del av Taubes stadsplan från 1857. Skala 1:10 000. (Ur BESKRIVNING 1938.)

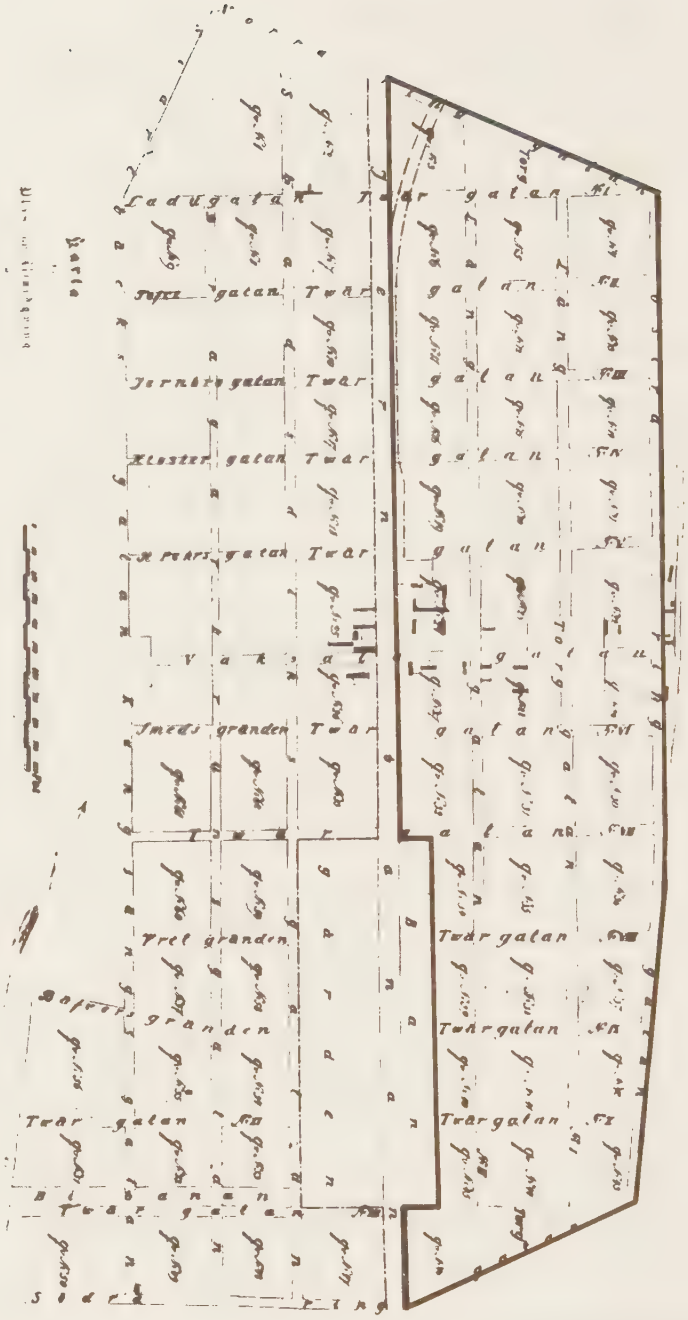


Fig. 87

Sundsvall. I Sundsvallsplanen av Berg-Sundius från 1873-78 (fig. 66) drogs den projekterade järnvägen i en bred trädplanterad esplanad (nämns av PAULSSON 1950 II s. 417) med 1 rad rutnätskvarter på banans framsida och 2 rader på baksidan. Planen kom till stora delar att förverkligas (se även kap. 7 4.3.).

Halmstad intar i detta fall en mellanställning mellan regelbunden och oregelbunden stadsplan i sin kärna. Stadsplanen kan karaktäriseras som senmedeltida d.v.s. har vissa avvikelser från den räta vinkeln. Den stadgeenliga stadsplan som 1884 fastställdes för området på östsidan av Nissan (järnvägssidan) (se även kap. 12.1.) är sålunda parallell med de

nordsydliga gatorna i stadskärnan på västsidan (de öst-västliga gatorna har ej en lika entydig huvudriktning) samtidigt som den är parallellagd med järnvägen från 1877. Rutnätet är här utsträckt över ett betydande område även på bangårdens baksida. Denna sistnämnda del kom ej till utförande.

3. I denna grupp av städer kom en utbyggnad av existerande rutnät (i bangårdens riktning) att direkt beröra bangårdens baksida. Dylika planer kom att förverkligas i 4 städer (Jakobstad, Eskilstuna, Uppsala och Växjö).
Uppsala. Första delen av Uppsalas stadgeenliga, mycket omfattande och till stora delar utförda, stadsplan från 1880 upprättades redan 1857 av Taube. Det rörde sig om 3 kvartersrader på den projekterade bangårdens baksida (grov begränsningslinje å fig. 87). Denna plan torde vara en av de tidigaste i Sverige, som lagts ut i anslutning till en järnväg.

Det anmärkningsvärda är att Taube här visserligen för eldfarans skull räknade med en obebyggd tomtrad närmast banan (STATSBANESTATIONER del II 1950 s. 120) men inte på något sätt betraktade denna som någon bebyggelsebarriär. Påpekas bör att Uppsala förmodligen hade goda utbyggnadsmöjligheter i flera riktningar och följaktligen ej vid den tidpunkten var tvingat att för ändamålet utnyttja arealen på bangårdens baksida.

Detta står (liksom ovan nämnda Sundsvallsplan från 1868-73, vilken t.o.m. ledde till insändare i lokalpressen, där man med tanke på vad som var praxis i andra länder, ställde sig undrande till utbyggnaden av järnvägens baksida /NILSSON 1943 s. 81/) i strid med de åsikter som två år senare (1859) framfördes av Edelsvärd. Han betonade starkt järnvägens barriäreffekt både bebyggelse- och funktionsmässigt och fick fram en i det närmaste ensidig järnvägsstad.
Eskilstuna. Som framgår av kap. 9.2. låg huvuddelen av bangården vid Eskilstuna C under hela stadsplaneperiod 1 utanför stadsgränsen och den rutnätsplan, vilken hade samma gatuorientering som 1700-talsplanen på stationens framsida, upprättades av Nyfors municipalsamhälle och bebyggdes också före inkorporeringen 1906.

Bland städer vilka erhållit en med gamla stadsplanen koordinerad rutnätsplan på bangårdens baksida, men sedan ej förverkligat denna plan, kan nämnas Mariestad.

En inventering av de 25 nordiska städerna med parallella ingångs-/genomgångslinjer ger tydligt vid handen att järnvägen här som regel inte har

utgjort någon barriär för bebyggelse och stadsplan. Framförallt vatten och gränser har utgjort hinder för en dylik stadstillväxt.

10.2.1.1.2. Icke-parallella järnvägslinjer.

I rutnätsstäder med parallella järnvägssträckningar gällde det alltså huvudsakligen under stadsplaneperiod 1 en utbyggnad av existerande rutnät (med bibehållen orientering) fram till järnvägen och till en viss grad också på bangårdens baksida.

Vid utvidgning av rutnätsstadsplan i de 44 nordiska städerna med icke-parallella ingångs-/genomgångslinjer fanns följande huvudmöjligheter (om man endast medtager nya stadsplaner med det ursprungliga rutnätets orientering och dylika av mönsterlikartyp):

1. Existerande stadsplan sträcker sig fram till järnvägen (antingen före eller efter järnvägens tillkomst) med:
   a. fortsättning av denna stadsplan på järnvägens baksida
   b. mönsterlikarstadsplan (se kap. 11) på järnvägens baksida
   c. baksidan obebyggd eller oplanerad.
2. Järnvägsorienterat rutnät fogas till det existerande fram till järnvägen med:
   a. fortsättning av järnvägsorienterade rutnätet på järnvägens baksida (dock inget nordiskt exempel på detta)
   b. järnvägens baksida obebyggd eller oplanerad.

Exempel:

1a. Tavastehus. 1858 års stadgeenliga stadsplan (se även kap. 5.3.2.), vilken medtog den projekterade, 4 år senare invigda, järnvägen innebar en utvidgning av existerande rutnätsplan (från 1832) (ERNO-KIVINEN 1957) dels över B-stadsbältet och dels till ett smärre område på bangårdens baksida. Samma plan innehåller kvartersrader av mönsterlikartyp på stationens framsida. Dessa nämnda delar av 1858 års stadsplan kom ej till utförande.

1b. Tammerfors. 3 år efter banans tillkomst (1876) försågs B-stadsbältet samt området på bangårdens baksida med en rutnätsplan. B-stadsbältets rutplan innebar en direkt fortsättning av den på västsidan av Tammerforsen belägna stadskärnans plan (kap. 12.1. och fig. 103). Bangårdens baksida försågs med en mönsterlikarplan (se kap. 11 och fig. 88). Nämnda plan blev till stora delar utförd och utvidgningar skedde också på ban-

gårdens baksida (Stadsplanekontoret, Tammerfors 1968).

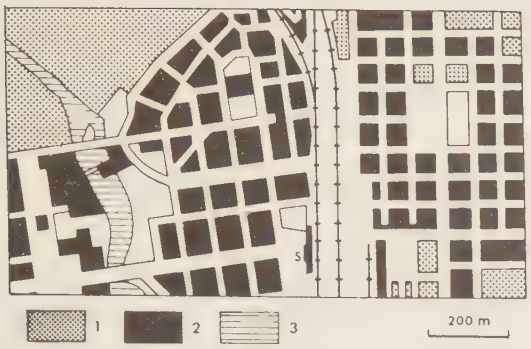


Fig. 88

Fig. 89

Fig. 88. Tammerfors. Stadsdelarna på järnvägens fram- och baksida 1968. 1 = industriområde, 2 = övrig bebyggelse och 3 = Tammerkoski fors. Skala 1:20 000. (Efter BOOK 1970.)

Fig. 89. Linköping. Del av stadskarta från omkring 1950. Skala 1:20 000. (Ur Svensk Uppslagsbok 1951.)

Enköping. 1884 års stadsplan försåg här hela det breda B-stadsbältet med ett rutnät, som var en direkt fortsättning av stadskärnans. På bangårdens baksida upprättades en smärre mönsterlikarplan (se kap. 12.2.2. och fig. 107). Planen blev ej förverkligad.

Villmanstrand. Här placerades järnvägen från 1885 i viss vinkel mot 1838 års stadsplan och 1892 års plan fick på järnvägens baksida karaktär av mönsterlikarplan. Den sistnämnda planen kom delvis till utförande.

1c. Linköping. 1879, 7 år efter den första järnvägens tillkomst, fastställdes Linköpings stadgeenliga stadsplan, enligt vilken utbyggnaden av staden i huvudsak skulle ske mot norr och med bibehållande av existerande rutnät. Den enda avvikelsen i planen från den räta linjen var östra delen av Vasavägen, vilken i form av en bred esplanad anslöt till stationsbyggnaden (fig. 89). I och med att denna sistnämnda gata tillkommit och området mellan stadskroppen och denna bebyggts, övergav man rutnätsplanen och stadsdelen fick genom 1906 års stadsplan ett oregelbundet gatunät.

Umeå. Att järnvägen (1896) kom att dragas i en viss vinkel mot stadsplanens längdaxel kan förklaras av att man ville skona den icke-stadsplanelagda bebyggelsen i norra delen av staden. Endast 5 hus kom därför att rivas (AMÉEN 1964 s. 185).

Med hänsyn till järnvägen utarbetades under 1890-talet (klar 1899) en ny stadsplan, vilken i stort innebar en tilläggsplan till 1889 års plan för de centrala delarna. Denna tilläggsplan kan sägas vara en fortsättning av det tidigare rutnätet men innehöll också ett antal sneda kvarter och stjärnplatser (framför eller i anslutning till stationen) för att lättare kunna ansluta till den sneda linjen.

Övriga städer i grupp 1c:

Brahestad (där visserligen järnvägen skar tvärs genom en föreslagen stadsplan, men den plan som fastställdes i samband med järnvägens färdigställande föreslog en fortsatt utbyggnad av det gamla rutnätet fram till järnvägen) och Sala.

2b. Kajana. I samband med järnvägens tillkomst 1904 utvidgades den existerande stadsplanen från 1841 med 2 kvartersrader orienterade efter banan.
/Eftersom det här är fråga om en utvidgning av existerande rutnät hänförs staden till stadsplaneperiod 1, trots att planen fastställdes efter 1900./ Genom en annan markanvändning (bl.a. idrottsanläggning) än den ursprungligen tilltänkta kom endast ett fåtal av dessa järnvägsorienterade gatusträckningar till utförande.

Den icke-parallella järnvägens ingrepp i stadsplaner.

Den icke-parallella järnvägslinjen har gjort ingrepp i den fastställda men ej bebyggda stadsplanen i 6 nordiska järnvägsstäder (Brahestad /grupp 2 b/, Fredrikshamn /kap. 5.3.2. och fig. 32/, Helsingfors /vars ingångslinje är ett mellanting mellan parallell och icke-parallell. Det är emellertid bangårdens sneda begränsningslinje som gjort de svåraste ingreppen i stadsplanen, kap. 5.3.2. och fig. 31/), Nystad /kap. 5.3.2./, Kristiansand och Linköping).

För Kristiansands del var man vid järnvägens framdragande 1896 tvungen att slopa den nordvästra delen av 1883 års reguleringsplan. (Ur STEEN 1948 s. 486.)

För Linköpings del gällde det endast ett kvarter i nordöstra hörnet av stadskärnans rutnät, där ena kvartershalvan ej kom till utförande.

10.2.1.2. Städer med oregelbunden stadskärna.

De finska och svenska byggnadsstadgorna från 1856 resp. 1874 innebar ej endast att man utvidgade existerande rutnätsstäder utan också att man till de oregelbundna stadskärnorna fogade regelbundna planer.

I 6 städer (Raumo, Falköping, Norrtälje, Strängnäs, Vimmerby och Ystad) har gatuorienteringen i stadsplaneutvidgningen anpassats efter den räta järnvägslinjen. Samtliga av dessa järnvägsnära stadsplaner kom helt eller delvis till utförande utom Vimmerbyplanen.

I 3 städer (Raumo, Falköping och Norrtälje) har den järnvägsorienterade mönsterlikarplanen lagts ut på bangårdens baksida. För Norrtäljes del, där järnvägen direkt anslöt till stadskroppen, innebar det en direkt fortsättning av bebyggelsen, medan Raumo och Falköping hade ett mellanliggande B-stadsbälte.

I Raumo anslöt mönsterlikarplanen ej direkt till stadskroppen utan mellan dessa båda områden har ett mindre rutnät med annan orientering lagts ut.

I Falköping (se kap. 11.5.) tog mönsterlikarplanen först vid på Rantensidan (bangårdens baksida) medan B-stadsbältets rutnät var placerat i en annan riktning.

10.2.2. Svängd järnvägslinje.

Rörde det sig om svängda bansträckningar kunde helt naturligt en konflikt uppstå mellan den rätvinkliga stadsplanen och den svängda järnvägslinjen.

10.2.2.1. Rutnätsstäder.
10.2.2.1.1. Olika grader av anpassning till kurvlinjen.
Kort snäv kurvlinje.

En kort relativt snäv kurvbit mellan två längre raksträckor, såsom fig. 90 över Uppsala visar i samband med linjens böjning i riktning mot Gävle, behövde emellertid ej innebära någon större motsättning mellan järnväg och rutnätsstadsplan. Genom att utelämna några kvarter i höjd med själva kurvan fick man de båda rutnäten att smälta relativt väl samman utan att beskära mer än 6 kvarter av stadsplanens totalt 85 kvarter på järnvägens baksida. Liknande exempel har vi i Hamar (fig. 99) och den finska staden Hangö /dock ej järnvägsstad/. I östligaste delen av 1877 års stadsplan för Jönköping

(fig. 39) har den östra utfartsvägens riktningsändring tvingat stadsplanekonstruktören till en liknande kil.

Fig. 90. Uppsala. Del av 1889 års stadskarta med 1880 års stadsplan. Skala 1:10 000.

Lång, svagt böjd kurvlinje.

Tillfördes järnvägssystemen inom städerna mer renodlade kurvlinjer på längre sträckor var dessa naturligtvis helt oförenliga med existerande stadsplaneideal. Den triangelformade stadsdelen Näringen i Gävle, vilken var omgiven av vatten, räta (rangerbangård) och svängda (Ockelbobanan) järnvägssträckningar, får här tjäna som exempel på hur de olika stadsplanetyperna kunnat tillämpas på ett dylikt område.

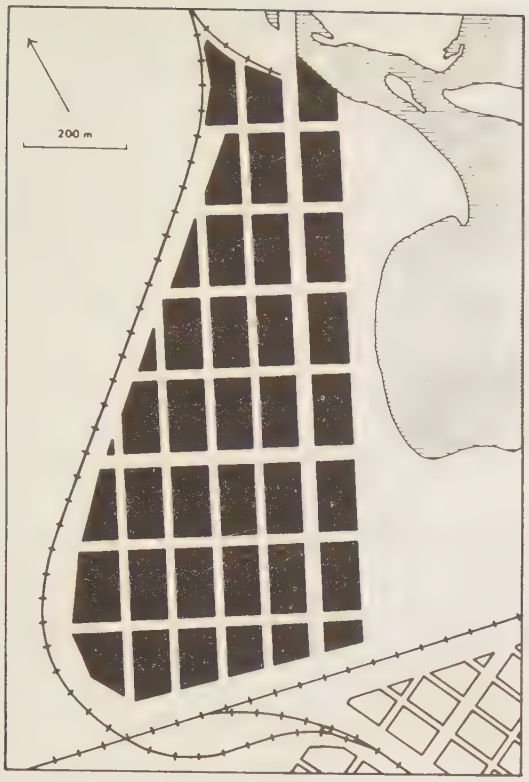


Fig. 91

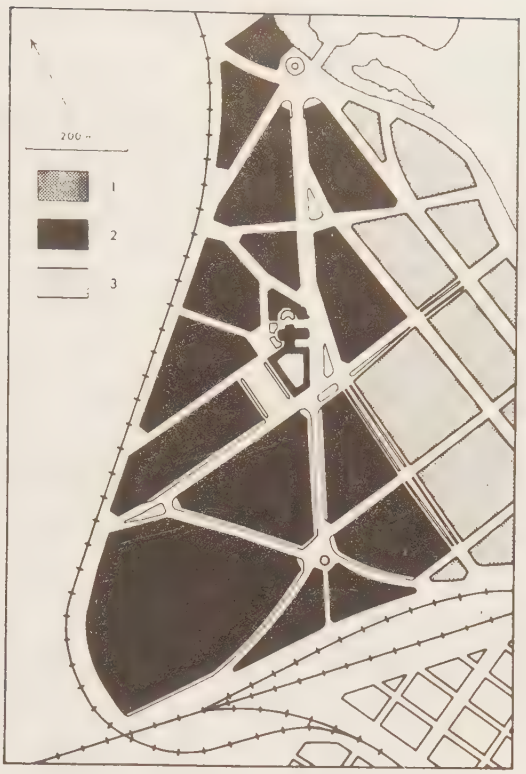


Fig. 92

Fig. 91-92. Gävle. Näringen. 1 = industriområde, 2 = bostadsområde och 3 = vatten. Skala 1:15 000. (Efter BOOK 1970.)

Fig. 91. Del av Almgrens stadsplan från 1888.
Fig. 92. Del av Hallmans stadsplan från 1909.

Fig. 91 visar Almgrens stadsplan från 1888 över Näringen med ett strikt rutnät, vars orientering avviker från den äldre intilliggande stadsdelens (ofyllda kvarter å fig. 91). Hela 16 ytterkvarter av totalt 39 kvarter har i denna stadsplan stympats (BOOK 1970 s. 38).

En något bättre planlösning på ett område innanför en svängd järnvägslinje kom till uttryck i Göteborgs stadsplan av 1864 (fastställd 1866) (fig. 9), vilken var en omarbetning av det segrande bidraget i Sveriges första stadsplanetävling 1862 (LILIENBERG 1912) i stället för att såsom i Gävle låta stadsplanekvarteren gå fram till banan och där stympas har man i denna plan fyllt ut den innersta delen av kurvan (stambanan vid Stampen) med ett parkområde som också inneslöt Skansen Lejonet. Kvarteren inom stadsplanen kunde på detta sätt hållas intakta. Genom bl.a. bangårdens utvidgning och tillkomsten av Bergslagsbanans station kom denna plan ej till utförande.

Ett exempel på hur en rutnätsplan läggs tvärs över en något svängd järnvägs-

sträckning har vi i Helsingborg där Söderqvists stadgeenliga stadsplan från 1878 över de södra delarna av staden (fig. 93) gavs en sådan orientering att 6 rutnätskvarter på ett helt oregelbundet sätt stympats. Om det istället rört sig om en rak järnvägssträcka hade man i denna stadsdel, vid en omsorgsfull orientering av stadsplanen, kunnat få en diagonal skärning av rutnätet.

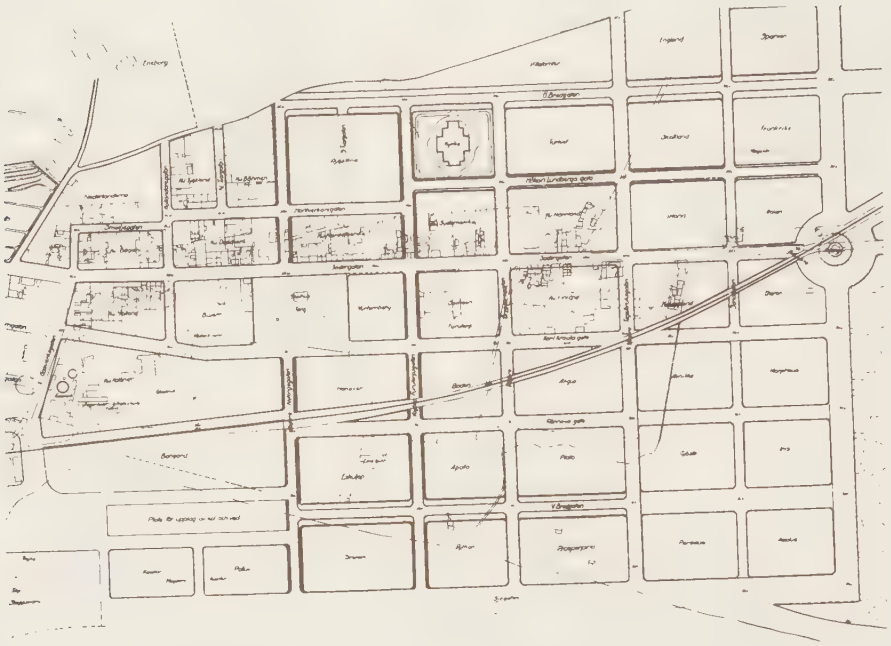


Fig. 93. Helsingborg. Del av Söderqvists stadsplan från 1878. Skala 1:10 000.

Förmågan att på ett acceptabelt sätt lösa problemet med den svängda järnvägslinjen, när man endast hade rätvinkliga stadsplaneelement att arbeta med, får väl sägas vara ett mått på stadsplanekonstruktörernas skicklighet. Många av byggnadsstadgans rutnät ritades ju av lantmätare (för vilka det estetiska kom i andra hand) istället för arkitekter.

10.2.2.1.2. Inventering av de nordiska städerna med svängd järnvägslinje.

Hittills har för stadsplaneperiod 1 behandlats olika grader av anpassning till den svängda järnvägslinjen. Här följer en samlad redovisning av de nordiska järnvägsstäderna. Man hade i 25 städer (5 finska, 8 norska och 12 svenska), försedda med regelbunden stadskärna, att göra med en till största delen svängd ingångs-/genomgångslinje. Denna typ av järnvägssträckning hade ej någon möjlighet att bli mönsterlikare för stadsplanerna och ett utläggande av rutnätsstadsplan i anslutning till banan skedde i endast 2 städer (Göteborg /se kap. 10.2.2.1.1./ och Varberg i 1885 års stadsplan).

Ingendera av dessa planer kom till utförande.

10.2.2.2. Städer med oregelbunden stadskärna.

I samband med de skarvstadsplaner av rutnätstyp som tillkom i städer med oregelbunden stadskärna fanns samma svårigheter att anpassa de förstnämnda till järnvägen.

10.2.2.2.1. Svängd järnvägslinje inpassad i koncentrisk stadsplan.

Så långt det varit möjligt att kontrollera är det endast i Skara som försök gjorts att inpassa järnvägslinjen i byggnadsstadgans stadsplan (dock på en mycket begränsad sträcka). Att så kunnat ske beror på att man i 1876 års stadsplan av Kullberg delvis tillämpat Lindhagens mönsterstadsplan för en tänkt stad vid Nylands lastageplats i Ångermanland. Denna utopiska stad var koncentriskt uppbyggd med kyrkan i centrum.

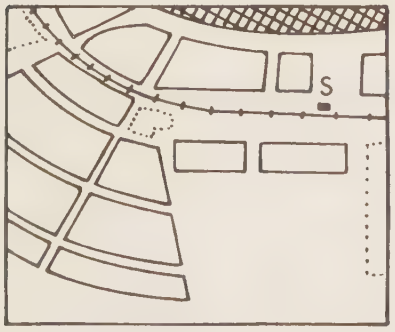


Fig. 94. Skara. Del av Kullbergs stadsplan från 1876. Stadskärnan försedd med rutnät. Skala 1:10 000. (Omritning ur LINDAHL 1965.)

För Skaras del innebar det att stadskärnan skulle regleras oerhört hårt och därefter skulle i framför allt den västra delen ett antal koncentriska kvarter byggas utanför denna kärna. Fig. 94 visar en del av denna stadsplan och järnvägens svängda linje stämmer på ett kortare parti överens med stadsplanen. Stadskroppens ovala form har här helt bestämt de kringliggande kvarterens utformning, varför järnvägen ej på något sätt kan sägas ha tjänstgjort som mönsterlikare.

Denna orealistiska plan kom relativt snart att ersättas av en traditionell plan, i vilken själva bangården med sin raka begränsningslinje inom ett smärre område bestämt rutnätskvarterens orientering. Denna plan blev till en viss del utförd.

10.2.2.2.2. Rätvinklig stadsplan lagd över svängd järnvägslinje.

De böjda järnvägslinjernas oförenlighet med den rätvinkliga stadsplanen framgår tydligast i de fall man sökt lägga en dylik plan tvärs över dessa. Den tidigare (kap. 10.2.2.1.1.2.) nämnda Helsingborgsplanen är det enda av mig kända svenska exemplet, där en dylik plan förverkligats.

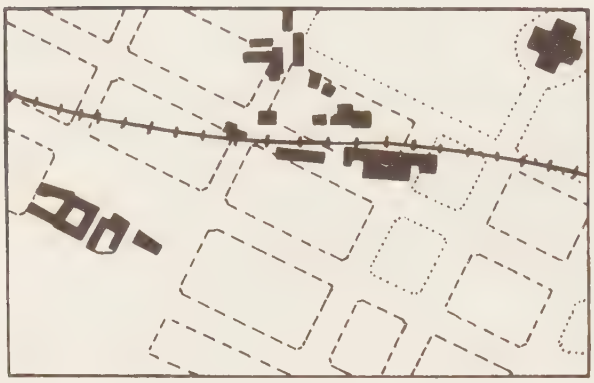


Fig. 95

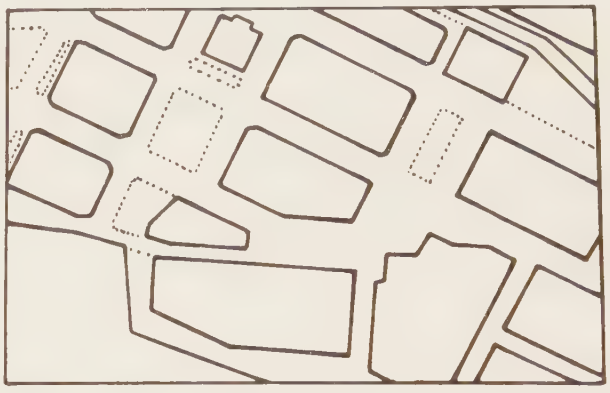


Fig. 96

Fig. 95-96. Söderhamn. Stadsdelen kring den ursprungliga bangården. Skala 1:5 000. (Omritning.)

Fig. 95. Del av 1881 års stadskarta med 1875-77 års stadsplan (streckade linjer). Existerande byggnader markerade med svart.
Fig. 96. Del av 1968 års stadskarta.

Visserligen är den västra delen av Sundius´ rutnätsplan för Söderhamn från 1877 (fig. 95 och kap. 7.4.2.) utlagd på ett likartat sätt över bangårdsområdet, ingångslinje och den östra delen av hamnbanan, men här förutsatte planen en flyttning av spårområdet till söder om ån, vilket också skedde 1886. Stadsplanen kom också till utförande, dock i något mera oregelbundet utförande än Sundius hade tänkt sig. Sålunda ligger bl.a. den gamla stationsbyggnaden och ett oregelbundet kvarter på bangårdens baksida instängda i rutnätsplanen (fig. 96).

Samma oregelbundenhet i rutnätet som i Helsingborg (med sin svängda järnvägslinje) kan man få om man lägger ut en sådan plan över en rät bansträckning utan att på något sätt anpassa planens orientering och kvartersstorlek efter järnvägen. Ett exempel på detta finner vi i det rutnät som för Arbogas del, till följd av byggnadsstadgan, lades till stadskroppen. Denna stadsplan, som ej till någon del realiserats, erhöll samma gatuorientering som i stadens äldre något oregelbundna rutnät och fig. 97 visar hur oregel-

bundet kvarteren delats. Planens utseende kan lätt ge intryck av att det rör sig om järnvägens ingrepp i existerande stadsplan.

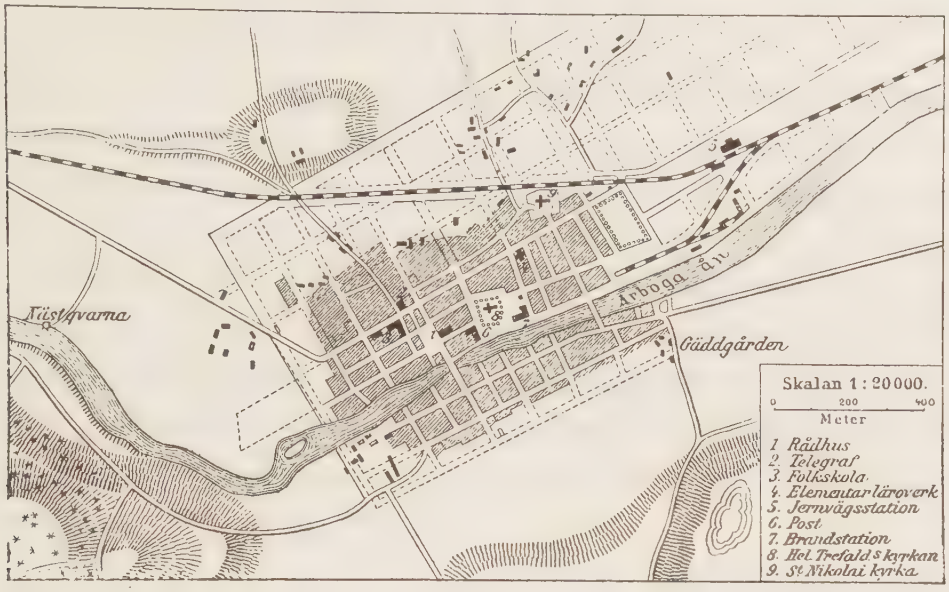


Fig. 97. Arboga. Del av stadskarta från omkring 1904. Skala 1:20 000. (Ur Nordisk Familjebok 1904.)

10.3. Stadsplaneperiod 2.

10.3.1. Rak järnvägslinje.

Inom relativt få år efter sekelskiftet upphörde på de flesta håll fastställandet av nya rutnätsplaner, uppgjorda enligt byggnadsstadgans bestämmelser. Man fortsatte dock under en tid att bygga ut redan existerande planer.

Visserligen var den svängda gatulinjen, vilken infördes huvudsakligen i den öppna bebyggelsen den stora nyheten i stadsplaneringen under stadsplaneperiod 2, men detta innebar långt ifrån att den räta linjen försvann från planerna.

Även om man kan anta att den tidens stadsplanekonstruktörer föredrog att arbeta med den svängda järnvägslinjen (se nedan) och säkerligen också hade lättare att anpassa denna efter sina stadsplaneideal, förekommer en mängd s.k. Hallman/Jungplaner i samband med räta järnvägssträckningar. Vanligen rörde det sig då om helt oregelbundna planer.

10.3.2. Svängd järnvägslinje.

Som framgår av kap. 11.5. och 11.7. var det endast i ett fåtal fall under

denna period som man åstadkom så pass regelbundna och järnvägsanpassade planer att man kan karakterisera järnvägen som mönsterlikare (paradexemplet var här Drammen fig. 100). Det låg väl inte heller i denna nya stadsplanetyps anda att direkt låta binda sig till ett visst element.

Utan att på något sätt vara en mönsterlikarstadsplan kan Hallmans stadsplan över Näringen i Gävle från 1905-06 (fastställd 1909) (fig. 92) sägas vara väl anpassad till den svängda järnvägssträckningen på Ockelbobanan. Problemet har lösts med en kombination av stora och små kvarter, stjärnplatser och ett antal svängda gatulinjer Stadsplanen visar här en betydligt större smidighet än 1888 års strikta rutnät (fig. 91). Att förse ett relativt litet, av järnvägslinjer instängt område, med en dylik monumental stadsplan tyder emellertid i detta fall på en långt gående brist på realism och planen kom ej heller till någon del att förverkligas (BOOK 1970 s. 38).

10.4. Stadsplaneperiod 3.

Genom att man under denna period lämnade de slutna kvarteren och övergick till fristående byggnadskroppar inom kvarteren har man haft en helt annan möjlighet än tidigare att utnyttja de områden som hamnat innanför även mycket skarpa järnvägskurvor. På grund av stadsplanernas oregelbundenhet kan man här liksom för huvuddelen av de stadsplaner under period 2, som byggts upp kring kurvlinjer, ej tala om järnvägen som mönsterlikare. Ett undantag från sen tid är exemplet å fig. 98, hämtat från den engelska staden Backworth, som visar en koncentrisk uppbyggnad av bostadsområde inne i en järnvägskurva.

Fig. 98. Backworth (England). Del av topografisk karta. Skala okänd. (Ur APPLETON 1970.)

Sammanfattning kap. 10.

Stadsplaneperiod 1.

Huvuddelen (69) av de nordiska rutnätsstäderna fick sin järnvägsanslutning genom en rak bansträckning. Fördelningen inom denna kategori var 25 städer med en med gatunätet parallell järnväg och 44 med en icke-parallell. I den förstnämnda gruppen har järnvägen som regel ej utgjort någon barriär för bebyggelse och stadsplan (fig. 86), medan järnvägen i den senare gruppen i åtskilliga fall hindrat utbyggnad av fastställda stadsplaner (fig. 89). Vidare kan konstateras att en svängd järnvägslinje på en längre sträcka är oförenlig med en rutnätsplan. Trots detta kan man, vilket framgår av fig. 9, med enkla medel (i detta fall ett parkområde) få fram en viss anpassning. Ett rent lantmäterimässigt utläggande av rutnätet direkt i anslutning till den svängda järnvägslinjen får däremot till följd ett stort antal stympade kvarter (fig. 91).

Stadsplaneperiod 2.

Under period 2 var man ur stadsplanesynpunkt ej på samma sätt beroende av järnvägssträckningens utseende. Som regel hade man möjlighet att skapa järnvägsanpassade stadsplaner både utefter räta och svängda bandelar (fig. 92). Nackdelen med periodens stadsplaner var 1) den överdrivna monumentaliteten och 2) planläggningen av alltför stora områden. Detta förde med sig att planerna till stora delar ej kom till utförande. Järnvägens roll har därför blivit svårare att bedöma.

Stadsplaneperiod 3.

Eftersom både raka och svängda gatulinjer används inom stadsplaneringen spelar det nu vanligen ej någon roll vid bebyggelsens anslutning till banan om denna är rak eller svängd.

KAP. 11. JÄRNVÄGEN SOM MÖNSTERLIKARE.

11.1. Inledning.

Améen nämner Malmö-Ystads Järnväg som mönsterlikare för bebyggelsen inom hela Sofielund. Området, beläget omedelbart utanför Malmö stadsgräns, var obebyggt då järnvägen tillkom 1874 och genom att man kort därefter lade ägogränserna parallellt med järnvägen fick hela stadsdelen (då utomgränsbebyggelse) sitt gatunät orienterat efter banan. Vidare påpekas att järnvägen ofta i svenska städer tjänstgjort som "mönsterlikare för en omfattande bebyggelse", som på detta sätt blev mera välordnad än om den framgått ur ett pagant ägomönster (AMÉEN 1964 s. 128).

Man har sålunda byggt upp nya urbana (kan även vara rurala) element kring grundriktningen i ett befintligt system, i detta fall järnvägen. Detta befintliga system har alltså blivit mönsterlikare för senare tillkomna stadselement. Bland typiska mönsterlikare kan vidare nämnas landsvägar, kanaler och olika slag av gränser.

11.2. Stadsplaneperiod 1.

Järnvägens roll som mönsterlikare är relativt lätt att bestämma för stadsplaneperiod 1, där sålunda kravet blir att stadsplanen parallelläggs med järnvägen på ett visst avsnitt. För att, enligt min mening, järnvägen i detta sammanhang skall kunna betecknas som mönsterlikare fordras ett stadsplanerat område som på en sträcka av minst 400 m är orienterat efter järnvägslinjen och tillika har en bredd av minst 2 kvarter på samma sida om järnvägsområdet. Skulle dessa angivna minimifordringar uppfyllas innebär det, men hänsyn tagen till den något varierande kvartersstorleken, att 6–10 kvarter berördes. I Améens fall gäller mönsterlikaren endast räta linjer.

Inom själva bangårdsområdet är som regel huvudspårens och järnvägsområdets yttergränser parallella. I de städer, där så ej är fallet har stadsplanens orientering ställts i relation till järnvägsområdets yttre begränsningslinjer.

Den största svårigheten vid klassificering av stadsplaner från stadsplaneperiod 1, med sitt gatunät orienterat efter bansträckningarna, är sådana fall där stadsplan och järnväg tillkommit ungefär samtidigt Är det järnvägen som anslutit sig till det stadsplanelagda området eller har den

tjänstgjort som mönsterlikare för stadsplanen?

11.3. Stadsplaneperiod 2.

Järnvägslinjernas betydelse för gatunätets orientering är betydligt svårare att bestämma under stadsplaneperiod 2, där ju förutom relativt strikta stadsplaner med huvudsakligen raka gator också förekom stadsplaner, till största delen inom den öppna bebyggelsen, med svängda gatulinjer. På grund av stadsplaneidealets förändring mot irregularitet och asymmetri har de räta järnvägssträckorna under denna period vanligen ej kunnat tjänstgöra som mönsterlikare. Tillämpar man en något vidare definition på mönsterlikare, där sålunda stadsplanen ej helt och hållet följer banans sträckning, kan istället den svängda järnvägslinjen sägas ha spelat en viss roll vid utformningen av stadsplaner.

Järnvägens inflytande är emellertid här betydligt svårare att avgöra och några bestämda regler i likhet med ovannämnda för stadsplaneperiod 1, går ej att uppställa. Vissa planelement är här tillkomna med hänsyn till järnvägen, medan andra är helt oberoende. Bedömningen huruvida järnvägen kan ha tjänstgjort som mönsterlikare för en viss stadsplan eller stadsplaneavsnitt blir följaktligen något subjektiv.

11.4. Stadsplaneperiod 3.

Om järnvägen överhuvudtaget spelat någon roll som mönsterlikare under stadsplaneperiod 3 är det i så fall också här i samband med den svängda linjen. Undantag under stadsplaneperiod 2 och 3 är ett fåtal anakrona renässansplaner.

11.5. Förverkligade "mönsterlikar-stadsplaner" i järnvägsstäder.

Av Nordens järnvägsstäder är det endast i 12 städer (4 finska, 2 norska och 6 svenska) som stadsplaner, för vilka järnvägen tjänstgjort som mönsterlikare, kommit till utförande. Det rör sig om 7 A-städer (kap. 4) (2 norska, 5 svenska) och 5 B-städer (4 finska och 1 svensk). I 10 fall har vi att göra med rutnätsplaner och i 2 finska fall med både rutnäts- och Hallman/Jungplaner för samma stadsdel.

Exempel:

Tammerfors. Den till ytan största stadsplanen i Norden, för vilken järnvägen

tjänstgjort som mönsterlikare (ca. 85 ha) är belägen på bangårdens baksida i Tammerfors (fig. 88). Redan 3 år efter första järnvägens tillkomst 1876 tillkom den första stadsplanen för järnvägens baksida med 24 kvarter orienterade efter banan.

I våra dagar är det ca. 100 kvarter, som kan sägas vara järnvägsorienterade. Denna stora rutnätsplan, som alltså utgjorde en direkt utbyggnad av 1879 års plan, tillkom under 1890-talet (uppgifter från Stadsplanekontoret, Tammerfors 1968).

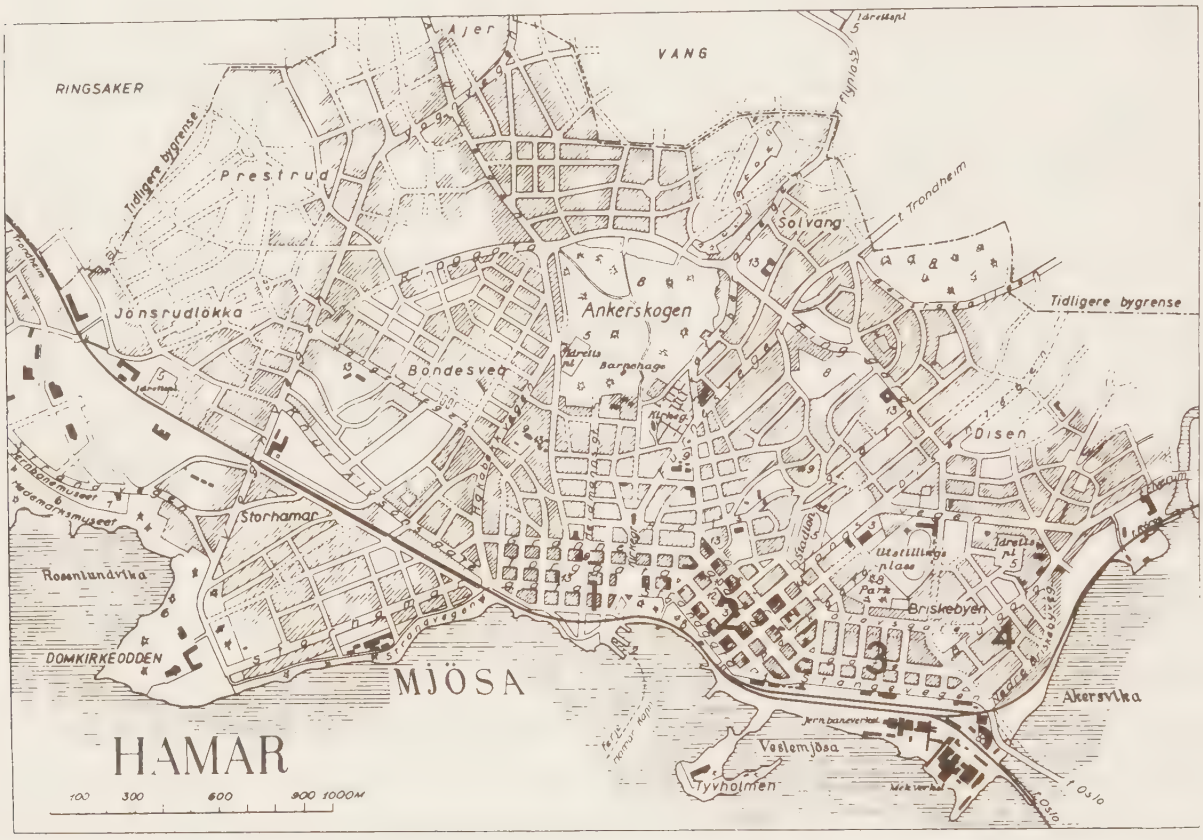


Fig. 99. Hamar. Stadskarta från omkring 1965. Skala 1:30 000. (Ur Gyldendals store konversationsleksikon 1966.)

Hamar. Fyra stadsplaneavsnitt på en aktuell karta över Hamar (fig. 99) visar större eller mindre parallellitet mellan järnväg och stadsplan. Avsnitten 1 och 2 (se fig. 99) härrör från 1848 års reguleringsplan och var alltså tidigare än järnvägen (1862). Inom avsnitt 3 torde järnvägen ha tjänstgjort som mönsterlikare. Både stadsplan och järnväg är här från 1880-talet. Avsnitt 4 är från tiden efter första världskriget och här torde järnvägens orientering ha spelat en avgörande roll vid gatunätets utformning. Oregelbundenheten är dock alltför stor för att man skall kunna tala om mönsterlikare.

Falköping. Edelsvärds idealplan för järnvägsstaden (se fig. 83) var ju avsedd för området mellan Falköping/Rantens järnvägsstation och Mösseberg. I denna stadsplan har järnvägen tjänstgjort som mönsterlikare för gatunätet. Någon separat stad kom emellertid ej till utförande i detta område och själva stationsbyggnaden placerades på Falköpingssidan. Den huvudsakliga utbyggnaden av bebyggelsen kring stationen skedde följaktligen i riktning mot Falköpings stad. Det samhälle (Ranten) som uppstod på Mössebergssidan var visserligen till en början ett självständigt municipalsamhälle, men i många avseenden beroende av Falköping. Den enda likheten mellan den Edelsvärdska planen och dagens stadsplan för det numera inkorporerade Ranten är att gatunätet är parallellt med järnvägen. Falköping är den enda svenska B-stad där järnvägen tjänstgjort som mönsterlikare.

11.6. "Mönsterlikar-stadsplaner" i järnvägsspontanorter.

I Sverige kan man i 11 orter, vilka fått sina stadsrättigheter efter järnvägens tillkomst, finna stadsplaner för vilka järnvägen varit mönsterlikare. I samtliga fall utom ett (Boden med en Hallman/Jung-plan) har det rört sig om rutnätsplaner och 9 av de 11 orterna är s.k. järnvägsspontanorter, där alltså staden har haft järnvägen att tacka för sin tillkomst. Dessa spontanorter av typ Hässleholm och Nässjö (fig. 113) är kanske de fall i vilka Edelsvärds idéer kommit närmst ett förverkligande. I de renodlade och samtidigt stadsplanerade järnvägsspontanorterna kan man nog våga påstå att järnvägen som mönsterlikare är det vanliga förfaringssättet vid uppbyggande av stadsplanerna. Detta gäller både de järnvägsspontanorter som blivit städer och övriga (Älmhult, Vislanda o.s.v.).

11.7. Ej förverkligade "mönsterlikar-stadsplaner".

Många av stadsplanerna för vilka järnvägen utgjort mönsterlikare är delar av de omfattande stadsplaner som tillkom som en följd av 1856 års finska och 1874 års svenska byggnadsstadgar samt de planer av Hallman/Jungtyp som härrör från 1900-talets två första årtionden. Eftersom åtskilliga av dessa stadsplaner endast delvis förverkligades kunde järnvägens roll som mönsterlikare i flera fall komma att stanna på papperet.

Vid en genomgång, som naturligtvis ej kan göra anspråk på att vara fullständig, av de finska, norska och svenska stadsplanerna framkom 4 finska (3 Hallman/Jungplaner, 1 rutnätsplan), 1 norsk (Hallman/Jungplan) och 4 svenska (3 rutnätsplaner och 1 Hallman/Jungplan) stadsplaner av ovannämnda

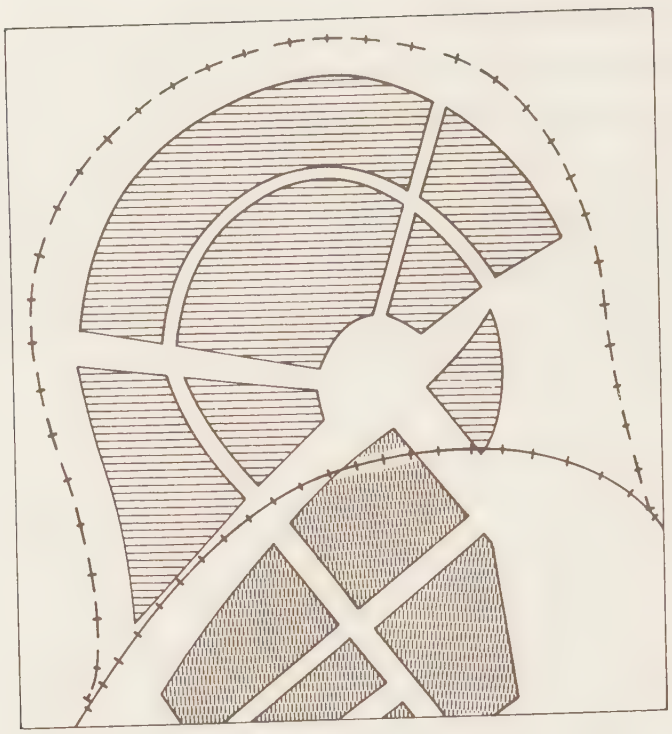


Fig. 100

Fig. 101

Fig. 100–101. Drammen. Strømsø. Existerande bebyggelse är försedd med raster och planerad med skraffering. Existerande järnvägar markerade med heldragna linjer och planerade med streckade. Skala 1:5 000. (Omritning.)

Fig. 100. Del av Andersins stadsplan från 1916.
Fig. 101. Del av stadskarta från omkring 1968.

slag.

Exempel: rutnätsplan:

Uppsala. (fig. 90). 1880 års stadsplan utgör här huvudsakligen utvidgning av existerande stadsplanemönster. Den enda nyorienteringen utgjorde ett område om 19 kvarter öster om järnvägen mot Gävle. Här har järnvägen tjänstgjort som mönsterlikare. Detta område är än idag obebyggt.

Exempel: Hallman/Jungplaner:

Kuopio. Järnvägens kurvlinje har här i 1919 års stadsplan i Niirala-området utnyttjats för konstruktion av en stjärnplats omgiven av inre koncentriska kvartersrader och yttre järnvägsanpassade kvarter.

Drammen. Vid en stadsplanetävling här 1916 ingick i bestämmelserna en ny och vidare kurvlinje för järnvägen mot Larvik. Den finske arkitekten Andersins segrande förslag, vilket antogs som stadsplan 1920, innehåller en järnvägsanpassad koncentrisk bebyggelse i denna kurva (fig. 100). Trots att järnvägen behöll den gamla tracéen kom den yttre kvartersraden i denna mönsterlikarstadsplan delvis till utförande (fig. 101). Enligt byplanesjefen i Drammen är emellertid denna järnvägsflyttning åter aktuell genom att planer finns på att låta en ny motorväg gå in på järnvägens nuvarande ingångslinje.

Eskilstuna. Samtidigt som avsnittet ur 1906 års stadsplan (fig. 102) visar järnvägen som mönsterlikare får vi också ett exempel på hur väl en Hallman/Jungplan kan anpassa sig till en svängd järnvägslinje. Detta har kunnat ske utan att gatunätet utlagts helt parallellt med banan eller på något sätt regelbundet. Vissa drag ur detta stadsplaneavsnitt går att spåra i dagens Eskilstunaplan, men de är knappast så påtagliga att man kan tala om järnvägen som mönsterlikare.

Sammanfattning kap. 11.

Sammanfattningsvis kan här konstateras att bortsett från specialfallet järnvägsspontanorterna (där bebyggelsen isynnerhet under stadsplaneperiod 1 anpassar sig efter den enda befintliga räta linjen och i många fall samtidigt också den enda befintliga aktiviteten, nämligen järnvägen) är det relativt sällsynt i Norden att järnvägens sträckning förmått utöva ett sådant inflytande på stadsplaneringen att vi kan tala om mönsterlikare.

Fig. 102. Eskilstuna. Del av 1907 års stadskarta med 1906 års stadsplan. Skala 1:10 000.

Järnvägen som mönsterlikare har huvudsakligen inträffat i rutnätsplaner och även här kan ovan nämnda faktum att järnvägen var den enda raka linjen att orientera efter ha spelat en viss roll. Detta torde gälla speciellt för sådana städer, vars övriga stadsplanepartier var oregelbundna (Falköping) och man följaktligen ej hade något äldre rutnät att bygga vidare på (som fallet var i Uppsala).

Améens påstående (vilket citerats i kap. 11.1.) att järnvägen ofta i svenska städer tjänstgjort som mönsterlikare för en omfattande bebyggelse torde vara något överdrivet om man endast ser på städerna. Det hade varit mera korrekt att låta påståendet gälla också för övriga järnvägsspontanorter, där järnvägen bevisligen spelat en mycket viktig roll som mönsterlikare för stora delar av samhället (ex. Älmhult).

KAP 12. BEBYGGELSE OCH PLANERING I B-STÄDER.

12.1. Inledning.

I B-städerna fanns, enligt de i kap. 4.2. uppställda reglerna, fågelvägen en minst 300 meter bred zon fri från planerad bebyggelse (i fortsättningen kallad B-stadsbälte) mellan järnvägsstationen och stadskroppen. Detta avstånd var i de flesta fall betydligt större och det genomsnittliga avståndet i de 37 B-städerna (12 danska, 11 finska, 2 norska och 12 svenska) var 550 meter (Danmark 610 m, Finland 525 m, Norge 540 m och Sverige 525 m).

I detta sammanhang är vi intresserade av hur och när det ovannämnda obebyggda eller sparsamt bebyggda området planerats och bebyggts och i vad mån stationen kan sägas ha utgjort en attraktionspol på bebyggelsen. En annan faktor som också kan anses vara av intresse är stadsgränsens dragning i förhållande till järnvägsstationen (se även kap. 9) i B-städer.

Ett bebyggande av B-stadsbältet har i 14 städer helt eller delvis förhindrats av topografin, huvudsakligen vattendrag. Enligt vad det gått att få fram från stadskartor som i tiden legat nära den ursprungliga järnvägens tillkomst samt uppgifter från ett antal stadsingenjörs-/stadsplanekontor och geografiska handböcker placerades stationen i 25 B-städer (11 /samtliga/ danska, 6 finska, 2 /samtliga/ norska och 6 svenska) utanför stadsgränsen. Med några få undantag var också en stor del av bältet i dessa städer beläget utanför stadsgränsen.

Att städernas myndigheter tillmätte det nya stadselementet (järnvägsstationen) en stor betydelse framgår exempelvis av de åtgärder som man i Tammerfors och Halmstad vidtog ifråga om B-stadsbältet. I båda städerna skedde, omedelbart efter banans tillkomst, en inkorporering av hela arealen mellan den stadsplanerade bebyggelsen och bangårdsområdet. I båda fallen utgjorde, fram till denna tidpunkt, en flod (Tammerkoski resp. Nissan) den naturliga stadsgränsen.

Tammerfors. För Tammerfors del innebar det att det stora och något vildvuxna utomgränssamhället Kyttälä (fig. 103) kom att hamna innanför stadsgränsen. I kap. 13 redogörs för städernas strävan att skapa en viss monumentalitet i området närmast stationsbyggnaden. En sådan monumentalitet var naturligtvis helt omöjlig att få fram med existerande kåkbebyggelse och följden blev att man 1879 (enligt stadsplanekontoret 1968) framlade en regelbunden stadsplan (fig. 104) för Kyttälä-området. Gatuorienteringen blev

densamma som i stadskärnan på västra sidan av floden. Denna stadsplan, kompletterad 1889, blev också redan under de två följande årtiondena till väsentliga delar utförd, vilket hade till följd att det gamla utomgränssamhället helt försvann.

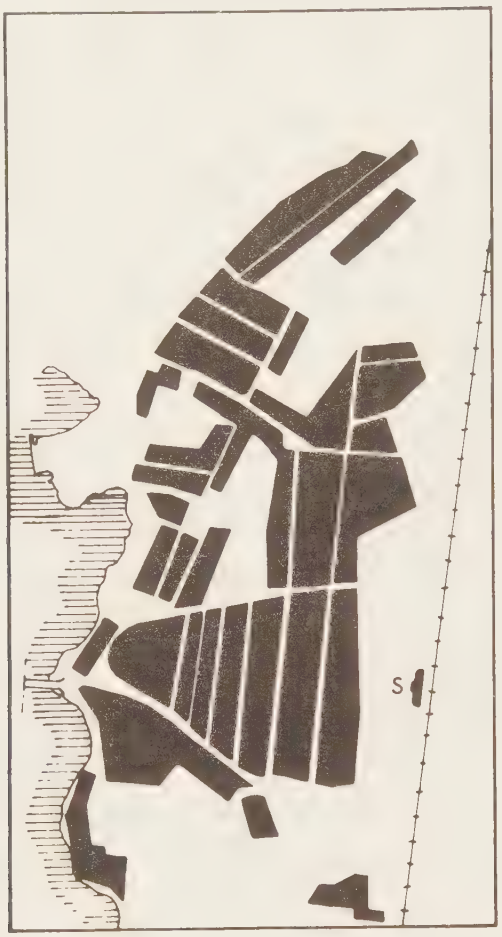


Fig. 103. Tammerfors. Utomgränssamhället Kyttälä vid järnvägens tillkomst 1876. Skala 1:10 000. (Omritning efter underlagskarta för 1879 års stadsplan.)

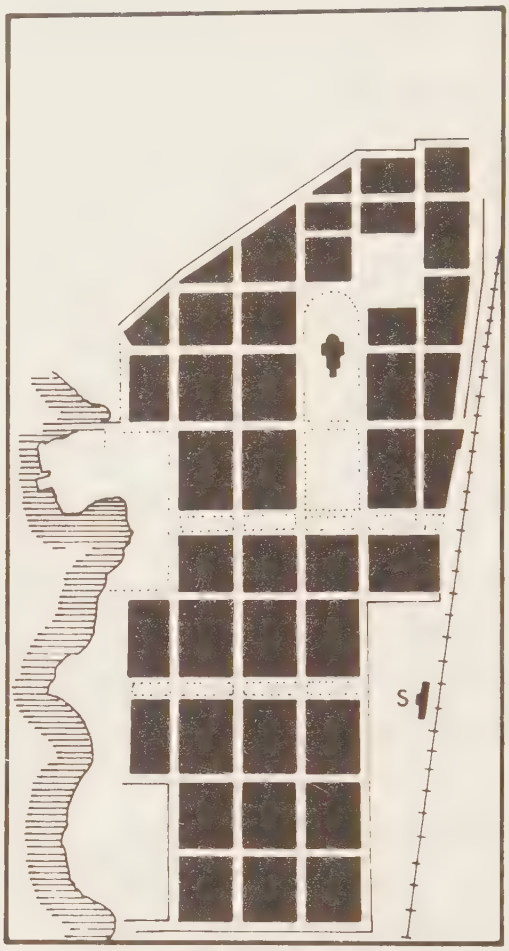


Fig. 104. Tammerfors. Kyttälä efter inkorporeringen. Omritning av stadsplan från 1879. Skala 1:10 000.

Halmstad. I Halmstad hade man inom det aktuella området en viss utomgränsbebyggelse, dock ej något egentligt samhälle. Enligt de uppgifter som gått att få fram på stadsingenjörskontoret tillkom stadsplanen för området år 1884, 5 år efter Sundius´ byggnadsstadgestadsplan för övriga Halmstad. Ungefär hälften av de i planen ingående rätvinkliga kvarteren kom att bebyggas under 1880- och 1890-talen.

12.2. Stadsgränsens betydelse för utformningen av B-stadsbältet.

Här nedan skall göras en jämförelse mellan bebyggelseutvecklingen i en dansk

stad (Skanderborg) och en svensk stad (Enköping). Städerna har haft en likartad befolkningsutveckling, de fick sina första järnvägar ungefär samtidigt (Skanderborg 1868 och Enköping 1876) och avståndet mellan järnvägsstation och existerande stadsbebyggelse vid banans tillkomst var i båda fallen ca. 800 meter. Stationerna låg i anslutning till äldre landsvägar. I Skanderborg (fig. 105) var bebyggelse möjlig i norr och nordväst (Skanderborg Sø i nordost) och i Enköping (fig. 106) i norr (Kyrkåsen hindrade en utbyggnad i nordost). Stadskärnans gatunät låg i Enköping i nordost-sydväst.

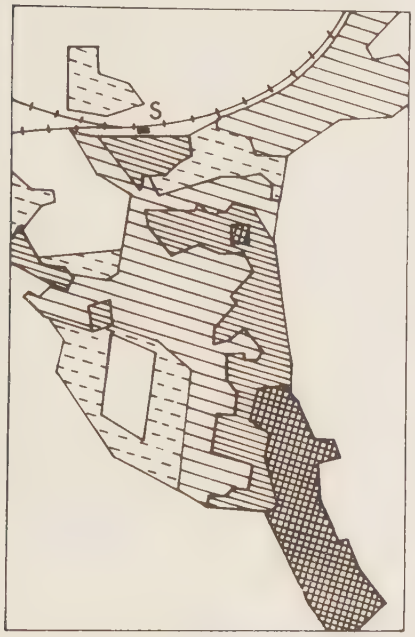


Fig. 105

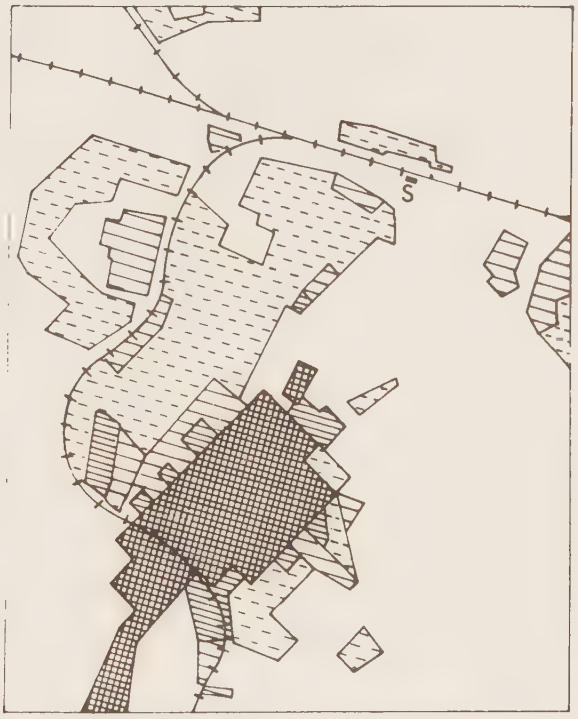


Fig. 106

Fig. 105. Skanderborg. Det stadsbebyggda områdets utveckling. Stadsbebyggt område 1875/76 = rutnät. Stadsbebyggelse tillkommen: 1876-99 = tät heldragen skraffering, 1900-24 = gles heldragen skraffering och 1925-51/52 = streckad skraffering. Skala 1:25 000. (Efter BOOK 1971:1.)

Fig. 106. Enköping. Det stadsbebyggda områdets utveckling. Stadsbebyggt område 1883 = rutnät. Stadsbebyggelse tillkommen: 1884 - ca. 1905 = tät heldragen skraffering, ca. 1905 - ca. 1930 = gles heldragen skraffering och ca. 1930 - ca. 1950 = streckad skraffering. Skala 1:25 000. (Efter BOOK 1971:1.)

Den stora skillnaden mellan de båda städerna var emellertid stadsgränsens dragning. I Skanderborg låg denna gräns 1868 i stadens bebyggelsekant (alltså ca. 800 meter från stationen) och bangården samt de framför stationen belägna kvarteren på en bredd av ca. 300 meter blev ej inkorporerade förrän 1963. För Enköpings del låg stationen och mellanliggande obetydligt bebyggda bälte redan 1876 innanför stadens gräns.

Frågan blir nu: har stadsgränsens placering i väsentlig grad påverkat bebyggelseutvecklingen i dessa städer?

12.2.1. Skanderborg. (fig. 105)

Vid banans tillkomst 1868 fanns ingen bebyggelse mellan stadskroppen och stationen. Samma sak gäller 1875.

1900 års karta visar att staden vuxit kraftigt i riktning mot järnvägsstationen utmed de två befintliga landsvägarna norrut, samtidigt som en smärre husagglomeration uppstått kring själva stationsbyggnaden. Vid denna tidpunkt återstod en mycket smal obebyggd remsa mellan stad och bangård. Möjligen var denna remsa belägen precis på gränsen mellan købstadens markjorder och angränsande kommun.

1924 års utbredning visar en breddning av själva kontaktzonen mellan de båda bebyggelseområdena, men en direkt sammanväxning har endast skett i samband med randbebyggelsen längs Lohmans vej. Samtidigt har under perioden 1900-24 vuxit upp ett tiotal byggnader på bangårdens baksida.

1951 var bebyggelsen inom det aktuella området helt sammanhängande. Någon utvidgning av bebyggelsen på bangårdsområdets baksida har emellertid ej ägt rum. Den bebyggelse som tillkommit efter 1951 är i huvudsak belägen öster om Skanderborg Sø, alltså utanför kartbilden å fig. 105.

Ett antal butiker har förekommit kring bangården, dock ingen av citytyp.

Skanderborgs B-stadsbälte kan sägas vara helt spontant utbyggt då det, enligt stadsingenjören, aldrig utarbetats något stadsplaneförslag för området.

12.2.2. Enköping. (fig. 106-110)

Järnvägen tillkom ju här efter byggnadsstadgans genomförande och den stadsplan som utarbetades i enlighet med stadgan fastställdes 1884. Denna plan (fig. 107) band direkt samman stadskärnan med stationen och utsträcktes också med 4 kvarter till bangårdens baksida (dessa sistnämnda kvarter orienterade efter järnvägen). Hela stadsplaneutvidgningen har getts samma gatuorientering som stadskärnan, men de nya kvarteren har gjorts betydligt större. Ingen hänsyn togs i planen till den ovannämnda äldre landsvägen mellan stadskroppen och stationen.

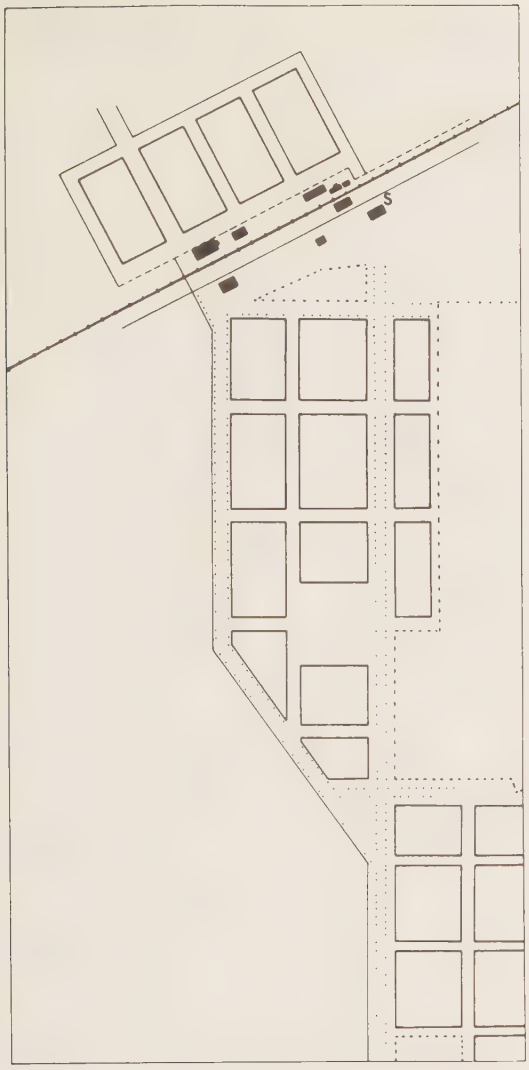


Fig. 107

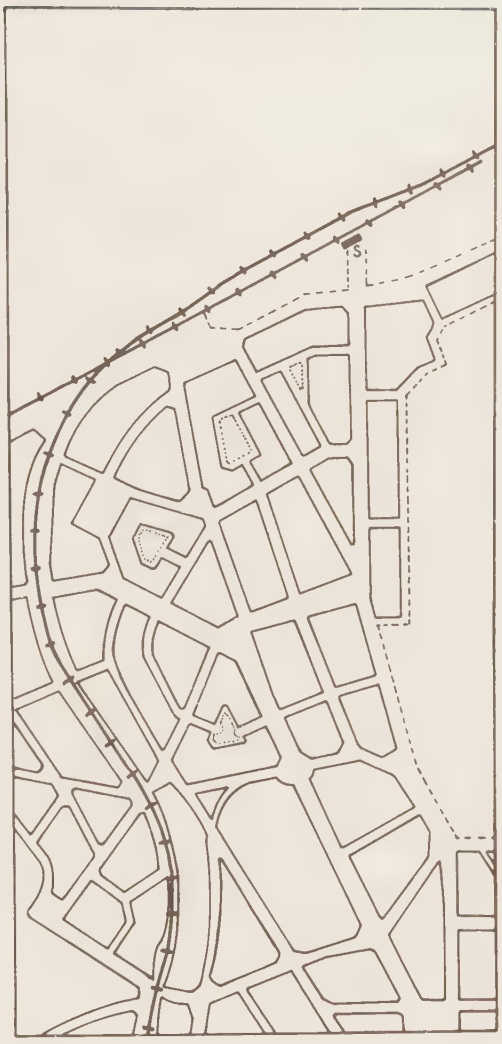


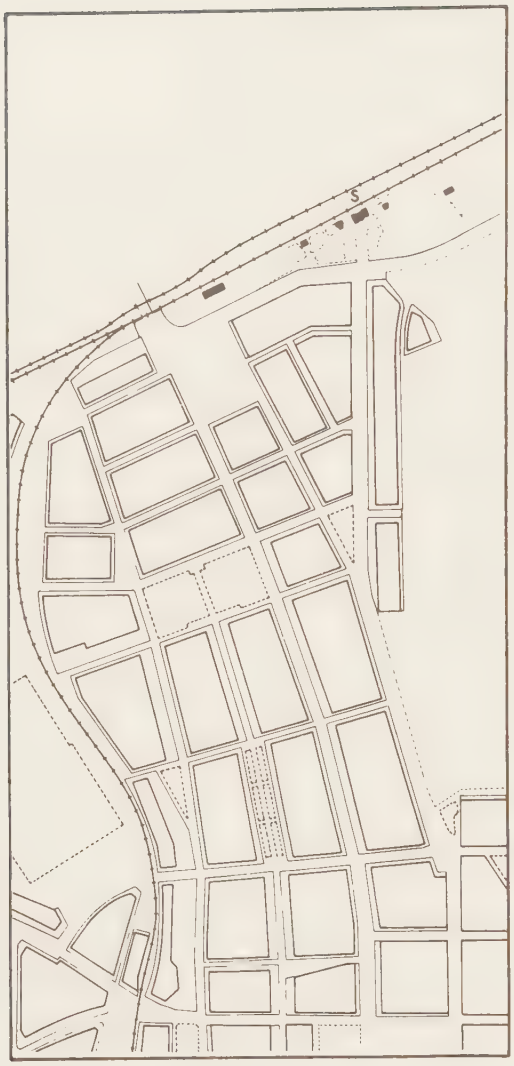
Fig. 108

Fig. 107. Enköping. Del av 1884 års stadsplan. Skala 1:10 000. (Omritning av Nauckhoffs stadskarta från 1883.)

Fig 108. Enköping. Del av 1912 års stadsplan. Skala 1:10 000. (Omritning efter Nordisk Familjebok 1927.)

Vid nästa stora stadsplans (fig. 108) fastställande 1912 låg fortfarande B-stadsbältet obebyggt (fig. 106) bortsett från ett fåtal förmodligen agrara byggnader, vilka fanns redan 1876. Förutom två mindre gatusträckningar har man i denna plan, som är av Hallman/Jungtyp, valt helt andra gatuorienteringar än stadskärnans. Stadsplanens nordgräns har i detta fall varit järnvägsområdet.

Det är först efter nästa omfattande stadsplanerevidering (stadsplanen /fig. 109/ fastställd 1932) som bebyggandet av bältet kommer igång på allvar och enligt stadsarkitekten var bältet helt och hållet bebyggt omkring år 1947, alltså 63 år efter den ursprungliga planens fastställande (fig. 110).



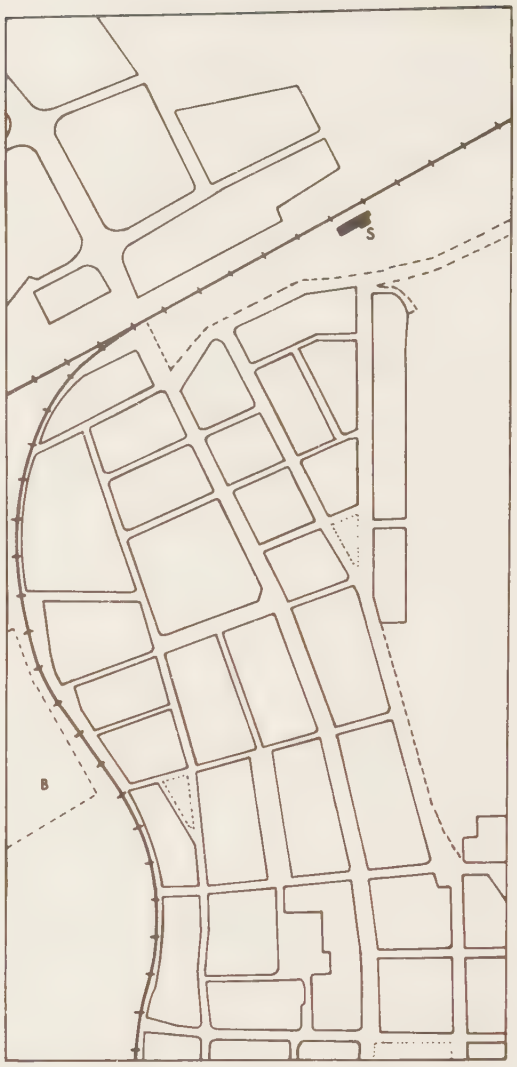


Fig. 109

Fig. 110

Fig. 109. Enköping. Del av 1932 års stadsplan. Skala 1:10 000. (Omritning efter stadsplaneförslag från 1932.)

Fig. 110. Enköping. Del av 1967 års stadskarta.
Skala 1:10 000. (Omritning.)

Något sekundärcentrum med citybutiker har i Enköping ej uppstått i anslutning till järnvägsstationen.

12.2.3. Jämförelse mellan B-stadsbälten utbyggda spontant eller efter stadsplan.

Dessa båda exempel valdes alltså för att de, bortsett från stadsgränsens dragning, hade ungefär samma utbyggnadsförutsättningar. De har också visat sig till en viss del vara representativa för bebyggelseutvecklingen inom sina resp. B-stadskategorier. Vi måste dock här ta med i beräkningen att B-städerna är en ytterst heterogen grupp, inte minst beroende på väsent-

ligt olika topografiska förutsättningar. Även om man inte överallt dröjt så länge med bältets utbyggnad (bältets bredd spelar ju här en viss roll) som i Enköping, är det tydligt att man kunnat genomföra en snabbare hopkoppling av station och stad i spontant bebyggda städer med huvuddelen av bältet utanför stadsgränsen (ytterligare ex.: Holstebro) än i planerade städer (ytterligare ex.: Falköping).

Bebyggelsen i den planerade stadens B-stadsbälte skulle kunna klassificeras som mer "stadsmässig" (med mer kompakta och ofta slutna kvarter o.s.v.) än bebyggelsen i den spontana stadens, där i flera fall rural bebyggelse tillåtits växa samman med stadsbebyggelsen (ex. Hobro).

Bangårdens attraktionskraft på bebyggelsen framkommer först vid en jämförelse mellan omfattningen av och tidpunkten för planeringen + bebyggandet av B-stadsbältet och motsvarande för övriga delar av stadsområdet.

Här kan fastslås att i den mån det fanns stadsplaner från tiden närmast efter banans tillkomst huvudmålet för dessa var att införliva stationen med stadskroppen och den övervägande delen av det stadsplanelagda området kunde hänföras just till B-stadsbältet (ex. Kajana, Enköping). Vid de följande stadsplanerna intog detta bälte ej en fullt så dominerande ställning. Det var i de flesta fall redan till en del bebyggt och staden börjar söka sig också andra utbyggnadsriktningar.

Själva byggnadsverksamheten koncentrerades i majoriteten av B-städerna, både planerade och spontana, under de första årtiondena till B-stadsbältet (detta gäller även den något smalare bebyggelsefria remsan som fanns i ett antal A-städer, t.ex. Linköping och Umeå).

Detta kan bl.a. illustreras av bebyggelseutvecklingen i Raumo, där B-stadsbältet är platsen för stadens utbyggnad ända fram till 1930-talet. Förklaringen kan vara att avståndet från stationen till stadens bebyggelsegräns vid banans tillkomst var hela 830 meter (LÄHTEENOJA 1939 s. 430/431).

12.3. Specialfall 1: Ringsted.

Alldeles speciella ägoförhållanden gjorde att man i Ringsted ännu omkring 1920, ca. 65 år efter ursprungliga järnvägens tillkomst, hade ett helt obebyggt B-stadsbälte. Fram till denna tidpunkt tillhörde nämligen den mellan stadskroppen och bangården belägna arealen Ringsted Kloster. Detta markägoförhållande anses i hög grad ha hämmat Ringsteds utveckling (TRAP III:3

1954 s. 656. HANSEN 1949 s. 84).

12.4. Specialfall 2: Kongsvinger.

Den enda stad där ett B-stadsbälte försågs med en reglerad stadsplan innan järnvägens sträckning var bestämd är Kongsvinger. Denna plan, som fastställdes 1855 och var ett resultat av reguleringskommisjonens arbete, bestod av ett konstlöst rutnät av lika stora kvadratiska kvarter, som sträckte sig ända fram till floden Glomma på vars andra strand järnvägsstationen sedan anlades 1862. Liksom Enköping var Kongsvinger en alltför liten stad för att inom överskådlig framtid kunna utvidga sitt stadsområde till att omfatta hela det ca. 600 meter breda landpartiet av B-stadsbältet. Till skillnad från Enköping, där tillväxten hela tiden skedde i riktning från stadskroppen, utvecklades i Kongsvinger 2 separata bebyggelseenheter (Övrebyen /vid fästningen/ + Midtbyen /vid älven/ och Stasjonssiden), (VIGELAND 1954 s. 64-65 och 107).

Sammanfattning kap. 12.

En klar strävan fanns ju som tidigare nämnts att placera järnvägsstationen så nära stadscentrum som möjligt. Allmänt kan sägas att ju större städer det rörde sig om desto större var möjligheterna att förverkliga denna anslutning direkt till stadskroppen, trots att det i en del fall medförde stora kostnader och eventuella ingrepp i existerande stadsbebyggelse. Med undantag för Tammerfors kan B-städerna hänföras till kategorin små och medelstora städer, både vid den ursprungliga järnvägens tillkomst och idag. Detta faktum förklarar städernas många gånger ringa tillväxtkraft och följaktligen långsamma utbyggnad av B-stadsbältet.

Vid en genomgång av de utbyggnadsbara bältena kan sammanfattningsvis konstateras att stadsgränsens placering ej i någon nämnvärd grad hämmat bebyggelseutbredningen (om inte järnvägsområdet och bältet låg på någon speciell slags domän, som fallet var i Ringsted). Detta gäller både städer, där inkorporeringen skedde relativt snart efter banans tillkomst (och sålunda utbyggnaden i huvudsak skett på stadens mark) och städer, där B-stadsbältet under en längre tid låg utanför stadsgränsen.

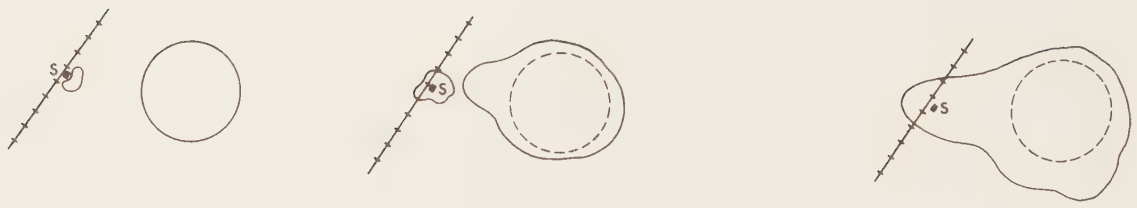
Finland och Sverige kännetecknades av långsiktiga och omfattande stadsplaner för bältet, medan Danmark dels genom avsaknad av riksomfattande stadsplanelagar och byggnadsstadgor samt dels genom de snäva stadsgränserna mer

kännetecknades av spontan utbyggnad. En viss skillnad kan märkas mellan Finland/Sverige och Danmark både vad beträffar tidpunkten för utbyggnad och bältets slutgiltiga utseende. Vid spontan tillväxt skedde en relativt jämn utbyggnad, medan man i de planerade områdena samtidigt bebyggde större terrängavsnitt (Enköping, Halmstad). Den spontana utbyggnaden gav ofta ett ganska oregelbundet gatunät och en markant brist på enhetlighet i kvartersutformningen. De planerade områdena kunde vara resultat av flera stadsplaneperioder, med dess olika ideal, men det utmärkande draget är dock enhetligheten och huvuddelen av bältet dominerades vanligen av en stadsplanetyp (Enköping fig. 110). Gränsdragningen kan sålunda sägas ha påverkat bebyggelseutformningen i mikro men ej i någon nämnvärd grad i makro.

Utbyggnaden av B-stadsbältet kan, högst förenklat, sägas ha skett huvudsakligen efter två mönster (fig 111):

A. En viss bebyggelse uppstår kring själva stationen (ev. fanns dylik bebyggelse redan vid banans tillkomst) och denna bebyggelse växte sedan i riktning mot staden samtidigt som en starkare utbyggnad ägde rum i riktning från stadskroppen mot järnvägsstationen (Kongsvinger /se ovan/ och Falköping). Detta utvecklingsmönster var speciellt vanligt i mindre stationssamhällen, där stationen placerades på ett visst avstånd från kyrkbyn. Största växtkraften fick vanligen här stationssamhället (ex. Skurup). (Jämför Améens modell fig. 16.)
B. Stationen omgavs ej av någon nämnvärd bebyggelse och här skedde sålunda all utbyggnad från staden mot bangårdsområdet (Ekenäs, Enköping).

A



B

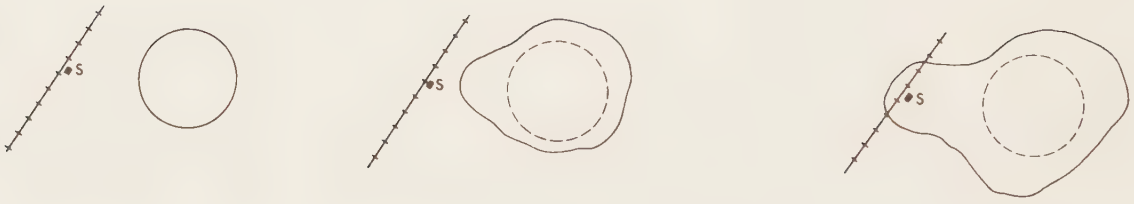


Fig. 111. Två modeller för utbyggnad av B-stadsbältet (kap. 12).

KAP. 13. FÖRHÅLLANDET STATIONSBYGGNAD-STADSPLAN.

Hittills har vi undersökt bangårdsområdets inverkan på stadsbebyggelsen som helhet eller på stadsplaner över större områden. Detta avsnitt skall behandla själva stationsbyggnaden, dess detaljplacering och dess inverkan på stadsplaneringen även i mikro under olika perioder.

13.1. Stadsplaneperiod 1.

13.1.1. Regelbunden stadsplan.

Vid tiden för de första banornas tillkomst utarbetade Edelsvärd 1859 sin tidigare nämnda idealstadsplan för järnvägsstaden (kap. 10.2.1.1.). I denna ingår stationsbyggnaden som ett viktigt element. Han placerar den i fonden av en centralaxel av brandgatskaraktär i vars mitt kyrkan, och i vars andra ändpunkt en park med troligen en teaterbyggnad, är belägen. Med detta eftersträvar han en monumental effekt.

Dessa idealstadstankar återfinns också i en osignerad artikel i Teknisk Tidskrift 1866, (som dock torde vara författad av Edelsvärd, tidskriftens ene utgivare), om den stadsplan som stadfästes för Karlstad 1865, kort efter den stora stadsbranden. Här anförs som en positiv sak stationsbyggnadens placering i den regelbundna planen mitt för mynningen av järnvägsgatan i den breda hamngatan. Som en brist anser emellertid artikelförfattaren avsaknaden av stationsplats (idealplanen för järnvägsstaden var ju försedd med en stationsplats som till ytan motsvarade tre bebyggda kvarter) vara. "I nästan ingen gammal stad har man lagt stationshus endast invid gator och i nya stadsdelar eller nya städer är det exempellöst att finna en jernvägsstation utan sitt bangårdstorg" (TIDSKRIFT, Teknisk 1866 s. 151-152).

En kontroll av artikelförfattarens citerade påstående ger vid handen att av de 26 svenska städer som vid 1866 års slut fått järnvägsanslutning en klar majoritet saknade någon form av torg framför stationsbyggnaden. Att få fram bebyggelsens utsträckning just för de aktuella åren kan i vissa städer bereda svårigheter då stadskartor ej tillkommit mellan Ljunggrens atlas 1853-61 och de stadsplaner vilka upprättades omedelbart efter byggnadsstadgan 1874. I 18 städer i den ovannämnda gruppen fanns överhuvudtaget 1866 varken någon torgplats eller parkanläggning i anslutning till stationen. I 2 städer (Göteborg och Örebro) fanns en färdig torgplats framför stationsbyggnaden, i 1 stad (Jönköping) en färdiganlagd park på motsvarande ställe och i Helsingborg som fick sin första järnväg 1865 samt Norrköping

och Uppsala 1866 kan torgplatser och parkanläggningar framför stationen antagas ha varit under byggnad. Stationsplats torde ha tillkommit något senare i Landskrona och Växjö.

Att så få städer fått "bangårdstorg" torde bl.a. bero på att järnvägslinjen många gånger orienterades på annat sätt än gatornas huvudriktningar i rutnätsplanerna samt på järnvägarnas omedelbara anslutning till en kompakt bebyggd äldre stadskärna. Vilka möjligheter fanns då i Norden att förverkliga Edelsvärds idéer vad beträffar stationsbyggnadens viktiga roll?

Genomförda renässansplaner med brandgatssystem fanns vid tidpunkten för den ursprungliga järnvägens tillkomst, med undantag för Nils Ericssons Vänersborgsplan från 1834, endast i Finland. Av de 12 finska järnvägsstäderna med dylika planer placerades stationen i 5 (Björneborg /fig. 112/, Joensuu, Kaskö, Kemi och Lovisa) i en brandgatas ändpunkt i höjd med gatans mittlinje. För Lovisas del kan emellertid påpekas att även om placeringen är i överensstämmelse med Edelsvärd så har denna centralaxel i stadsplanen, på grund av redan befintliga byggnader, ej helt kunnat realiseras. I de övriga städerna är det bl.a. topografiska skäl (och då isynnerhet vattendrag) som hindrat denna stationsplacering. I ytterligare 4 finska städer har stationen lagts i ändpunkten av huvudgatan (ex. Tammerfors) eller någon annan viktig gata. Kombinationen med en annan offentlig byggnad i gatans motsatta ändpunkt förekommer t.ex. i Vasa (hovrättsbyggnaden) och i S:t Michel (kyrkan).

Eftersom huvuddelen av Sveriges städer fick sina stadgeenliga (1874 års byggnadsstadga) stadsplaner efter den ursprungliga banans tillkomst skulle enda möjligheten till en stationsplacering i enlighet med Edelsvärd här ha varit att hela stadsplanen byggdes upp med utgångspunkt från stationsbyggnadens läge. Så har emellertid ej varit fallet och de enda ansatserna i denna riktning bör ha varit: 1) den tilläggsstadsplan i Umeå som fastställdes 1899, tre år efter järnvägens tillkomst och i vilken centralaxeln Rådhusesplanaden kom att förbinda rådhuset med järnvägsstationen och 2) den i kap. 7.4.2. och 10.2.2.2.2. omnämnda Söderhamnsplanen av Sundius från 1876. De i övrigt enda tydliga svenska exemplen (inom kategorin järnvägsstäder) där stationen placerats i huvudgatans ändpunkt är Norrköping, där parkanläggningen framför stationen f.ö. också har karaktär av centralaxel, och Linköping (se vidare kap. 10.2.1.1.2.).

Som norskt exempel kan nämnas Oslo, där Østbanestasjonen placerades vid

Jernbanetorvet i ändpunkten av Karl Johans gate.

Då det gäller de s.k. spontanorterna förhåller det sig annorlunda. Stationsbyggnaden var många gånger den första offentliga byggnaden i orten och här var det naturligare att bygga upp de ursprungliga stadsplanerna kring denna. Sålunda är Nässjös stadsplan (fig. 113) tillkommen på detta sätt med en kort esplanad från stationsbyggnaden till Stortorget och i Hässleholm ligger stationsbyggnaden och kyrkan i vardera ändpunkten av stadens huvudgata. Bland övriga orter med Edelsvärdsk stationsgata kan nämnas Osby och Älmhult.

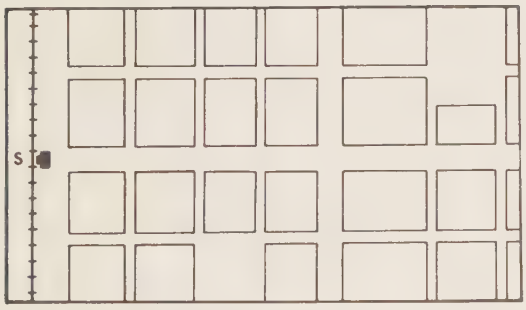


Fig. 112

Fig. 113

Fig. 112. Björneborg. Del av 1895 års stadskarta. Skala 1:13 000. (Omritning.)

Fig. 113. Nässjö. Del av stadskarta från 1936 med järnvägsesplanad efter Edelsvärdsk modell. Skala 1:7 000. (Ur BESKRIVNING...1938.)

Gregor Paulsson behandlar i "Svensk stad II" (PAULSSON 1950:II s. 416-417) "järnvägsstationens inflytande på stadsmiljön" och omnämner där Edelsvärds stadsplaneideal och det däri skisserade stationsläget. Paulsson menar att Edelsvärds idealplan på denna sistnämnda punkt "överfördes till verkligheten" och att "stationsplatser uppstodo som i sin huvudsakliga form överensstämde med det Edelsvärdska idealet" samt att "det fondbildande stationshuset och parken utgjorde de ständigt återkommande elementen". Som framgått av ovanstående är det i relativt få fall som Edelsvärds ideal kan spåras mer än som ansatser i nuvarande stadsplaner och ännu färre där man kan tala om ett

direkt förverkligande av hans idealplan. Här torde Paulsson alltså något ha överskattat det Edelsvärdska inflytandet. Vidare är det enligt min mening endast Norrköping av de av Paulsson anförda exemplena som är relevant. Vi har hittills uppehållit oss vid regelbundna stadsplaner. I det följande avsnittet kommer de medeltida planerna att tas upp till behandling.

13.1.2. Oregelbunden stadsplan.

I Danmark där majoriteten av järnvägsstäderna hade relativt intakta medeltidsstadsplaner fanns naturligtvis ringa förutsättningar att få fram den ovan nämnda monumentala effekten. Endast i undantagsfall (4 stationer) har det lyckats att placera stationsbyggnaden i ändpunkten av själva huvudgatan, vilken går relativt lätt att bestämma i klart medeltida stadsplaner (Horsens 1:a och 2:a station). Städernas ofta långsträckta form utmed denna gata har vanligen hindrat en dylik placering. Istället har man då sökt att skapa en förbindelsegata mellan stationsbyggnaden och huvudgatan, vilket i ett antal städer resulterat i gatugenombrott (se kap. 8). Denna "järnvägsgata" var i allmänhet ganska kort och dragen i rät vinkel mot huvudgatan (ex. Ebeltoft, fig. 114). Ungefär 2/3 av de danska järnvägsstäderna har tillämpat denna anslutningsform, inte minst beroende på att banan dragits längs kusten och själva huvudgatan legat parallellt med denna. En viss förskjutning av bangården i förhållande till stadscentrum kan förmärkas i ett stort antal danska städer, vilket också påpekas av Aagesen (1949 s. 114). Det ansågs vidare naturligt att ansluta stationen till hamnen.

Denna typ av stationsplacering har tillämpats även i svenska medeltidsstäder (ex. Simrishamn), dock ej i sådan utsträckning som i Danmark.

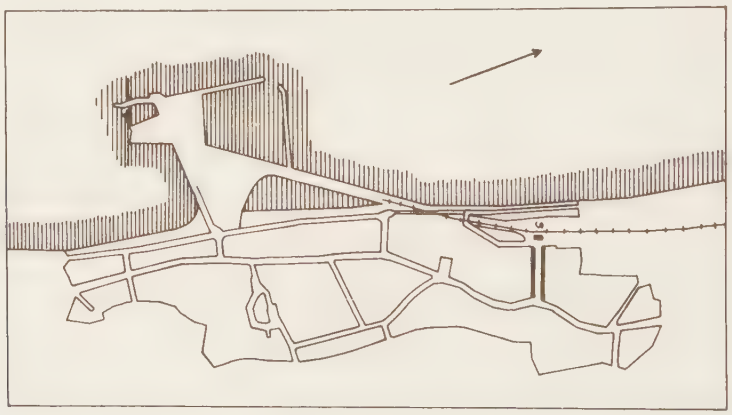


Fig. 114. Ebeltoft. Stadskarta från 1902. Genombrottsgata till stationen markerad med grova linjer. Skala 1:15 000. (Omritning efter TRAP 1902.)

13.1.3. Gränsfall i regelbundna och oregelbundna stadsplaner.

Utöver de nämnda finska (placering vid ändpunkten av centralaxel eller viktig gata) och danska ("vinkelräta" anslutningsleden till huvudgatan) lokaliseringstyperna har det ej varit möjligt att få fram några direkta typfall. Däremot är det oundvikligt med ett antal gränsfall, t.ex. där stationen förskjutits från huvudgatan eller någon annan viktig gata. I Edelsvärds idealplan var ju staden uppbyggd vid en genomgångslinje. Att under stadsplaneperiod 1 placera en säckstation på ett stadsplanemässigt monumentalt sätt kunde ibland visa sig svårare isynnerhet i städer med medeltida stadsplan. Genom att låta banan gå i stort sett vinkelrätt in mot stadskroppen och framför stationen skapa en torganläggning i form av en halv, något oregelbunden, stjärnplats har man i åtskilliga tyska storstäder under senare delen av 1800-talet lyckats få fram denna monumentala effekt.

Går däremot banan fram i kanten av bebyggelsen, exempelvis längs kusten, skulle enda möjligheten att få fram något av nämnda effekt vara att placera stationshuset mitt för den ofta viktiga gata, som ledde från stadens huvudgata ned till hamnen. Detta skulle i så fall ha medfört att man försvårat förbindelsen mellan stadscentrum och hamn. Man har då istället lagt stationsbyggnaden vid sidan av denna hamngata och till stor del missat effekten (ex. Malmö /där dock centralstationens läge mellan de båda broarna ger en viss monumentalitet/, Trelleborg C och Ystad /ursprungligen säckstation, se även kap. 13.4.1./). I övrigt har varje stads egenart och topografi bestämt valet av stationsläge.

13.2. Stadsplaneperiod 2.
Genomgångsstationer.

Edelsvärds idealplan kan sägas ha haft någorlunda aktualitet så länge renässansplanen var den allmänt tillämpade i städerna. Efter 1900 då den svängda linjen infördes i den nordiska stadsplanen och regelbundenheten och symmetrin till stor del försvann och i åtskilliga planer också de långa, raka esplanaderna, är det på stationsplatsernas och de kringliggande kvarterens utformning som stationsbyggnadens inverkan på stadsplanen huvudsakligen kan bedömas.

Under stadsplaneperiod 2 - den Hallman/Jungska - vilken enligt indelningen i denna avhandling omfattar tiden 1900-30 (dock fastställdes ett antal typiska Hallman/Jungplaner även under 1930-talet) tillkommer relativt få nya

järnvägsstationer och de städer som överhuvudtaget fick sina ursprungliga järnvägar efter 1900 var vanligen små och lockade ej arkitekterna till några mera omfattande eller originella stadsplanekompositioner för området kring stationen. Mer intressanta ur stadsplanesynpunkt var i så fall omlokaliseringen av huvudstationen och tillkomsten av sekundärstationer i större städer. Ett antal stadsplaneändringar som påverkade stationens omgivningar godkändes också under perioden. Många av ovan nämnda planer eller i avsnittet anförda exempel på stadsplaner eller stadsplaneförslag kom emellertid ej till utförande, men visar vilken syn tidens arkitekter hade på stationen som stadsplaneskapande faktor.

Efter den stora stadsplanetävlingen i Göteborg 1901 följde en till synes relativt lugn period inom den svenska stadsplaneringen. Genom att inga nya tävlingar avhölls 1901-04 offentliggjordes få förslag och någon stadsplanepraxis utbildades på så sätt ej. Därför uppdrog myndigheterna åt Hallman, som ju varit med om att introducera den nya stadsplanetypen i Sverige, att utarbeta en uppsats i stadsplanelära som, förmodar jag, skulle tjänstgöra som mall för de svenska stadsplanekonstruktörerna under den följande tiden.

Ur denna uppsats från 1904 är fig. 115-116 hämtade (TIDSKRIFT, Teknisk Arkitekturdelen 1905 s. 6-10). Dessa visar med ett fingerat stadsplaneavsnitt för ett till huvuddelen obebyggt område skillnaderna mellan planidealen under stadsplaneperiod 1 och 2. Eftersom det rör sig om en sluten kvartersbebyggelse bibehålls den räta linjen i den senare planen. Som en viktig komponent har Hallman infogat en järnvägssträckning med station i nedankanten. Då det hela rör sig om en raksträcka får man emellertid ej någon uppfattning om hur Hallman vid denna tidpunkt tänkt sig denna slutna kvartersbebyggelses anpassning till en svängd järnvägslinje. I likhet med Edelsvärds plan betonas stationsplatsen, här med ett antal konvergerande gator och en huvudaxel mellan den mitt i planen belägna kyrkan och järnvägsstationen.

Denna Hallmanska stadsplan som sålunda tillkom kort efter införandet av ett nytt planideal kan alltså jämföras med den Edelsvärdska planen från 1859 som med all säkerhet hämtade sina grundelement från 1856 års finska byggnadsstadga. Med utgångspunkt från denna konstruerade han sedan en speciell järnvägsstad. Hallmans officiella "stadsplanemall" bör dock i sin helhet tillmätas ett betydligt större värde än det privata Edelsvärdska idealprojektet, som ju tillika endast gällde järnvägsstäder.

Den ledande norske stadsplanearkitekten Sverre Pedersen utarbetade under framförallt 1920-talet ett mycket stort antal förslag till stads- och regleringsplaner i vilka den Hallmanska förebilden (fig. 116) är lätt att spåra. Som exempel kan nämnas 1920 års regleringsplan för samhället Stjørdalshalsen vid Trondheim (STÄDTEBAU 1921 s. 65). Stationsbyggnaden spelar här dock en viktigare roll i planuppbyggnaden än vad fallet var hos Hallman.

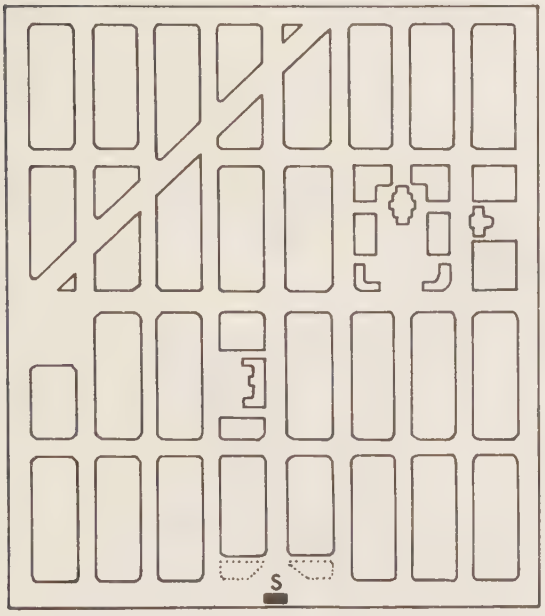


Fig. 115

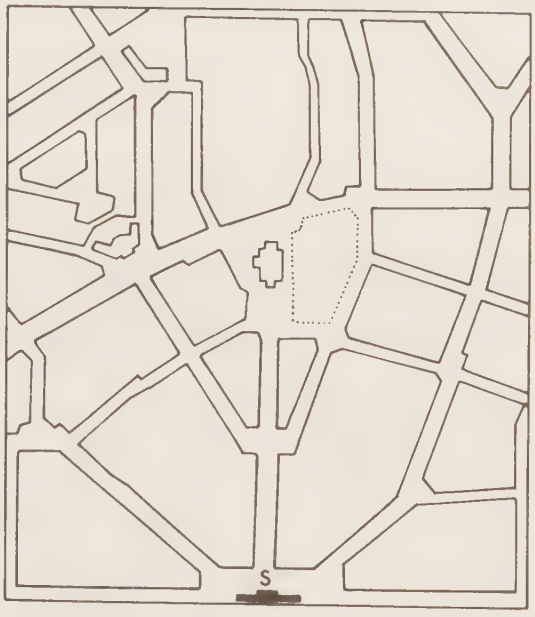


Fig. 116

Fig. 115. Stadsdel efter 1800-talets mönster enligt Hallman. Skala 1:ca. 10 000. (Omritning efter TIDSKRIFT, Teknisk 1905:1.)

Fig. 116. Stadsdel efter mönster från början av 1900-talet enligt Hallman. Skala 1:ca. 10 000. (Omritning efter TIDSKRIFT, Teknisk 1905:1.)

Att dylika stadsplaneidéer även existerade i Danmark under stadsplaneperiod 2 framgår av ett idealstadsplaneförslag för en stad på 20 000 invånare av Mehren Ludwigsen och Ivar Bentsen från 1924. (STÄDTEBAU 1927 s. 27.) Här är dock rätvinkligheten mer påtaglig än hos Hallman och Pedersen.

Det gemensamma för planeringen av området närmast stationen torde för perioden vara sammanstrålningen av tre eller flera gator i en punkt, själva stationsplatsen. Denna sammanstrålning kunde ske a) på ett strikt, nästan symmetriskt, sätt och sålunda skapa något som kunde liknas vid en halv stjärnplats (ex. Jönköping fig. 71) eller vilket var vanligare b) en något mera oregelbunden och osymmetrisk platsbildning, där de anslutande gatorna t.ex. hade olika längd och kom in under olika vinklar (ex. förslagen till stads-

plan för området kring den nya bangården i Horsens omkring 1925 /se detaljstudium nedan/, Tavastehus stadsplan från omkring 1930, Uleåborgs stadsplan från samma tidpunkt med en monumentalplats framför sekundärstationen Tuira och stadsplaneförslag för Skellefteå från omkring 1918 /fig. 117/ med imponerande stationsplatser både framför och bakom bangården). Tre av dessa planer (Tavastehus, Uleåborg och Lund /kap. 7.4.4.1./) kom till utförande först sedan ändringar, d.v.s. förenklingar, vidtagits. Skellefteåplanen kom ej till någon del att förverkligas.

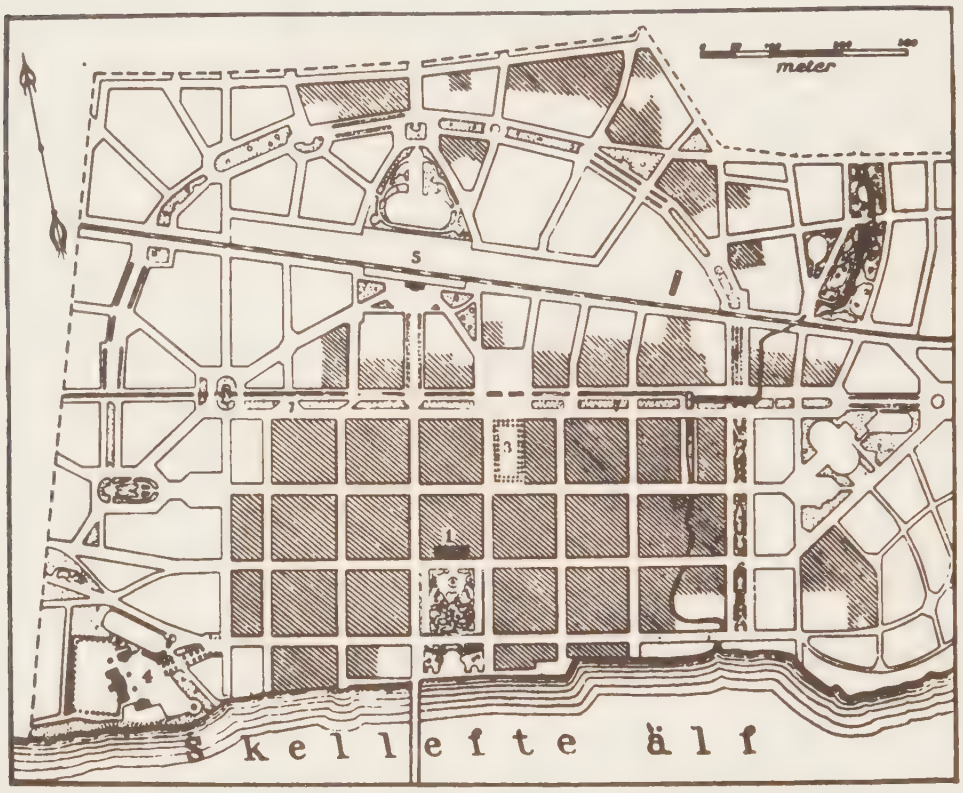


Fig. 117. Skellefteå. Stadsplaneutkast från omkring 1915. Redan bebyggda kvarter eller kvartersdelar markerade med skraffering. Skala 1:ca. 10 000. (Ur Nordisk Familjebok 1917.)

Den ovan omtalade, strikt utformade, halva stjärnplatsen skulle närmast kunna klassificeras som barockdrag i stadsplanen. Ragnar Josephsson anför just ett antal konvergerande gator ("gåsfoten") mot en öppen plats med fondbyggnad som utmärkande egenskaper för den romerska barocken inom stadsplanekonsten. Som mönsterexempel nämns Place de l´Odéon i Paris (JOSEPHSSON 1918 s. 128-129).

Detaljexempel stadsplaneperiod 2:

Horsens. Sällsynt svåra kurvförhållanden i samband med in- och utfarten vid Horsens station gjorde att redan under 1910-talet tanken uppstod på en ny ingångslinje med något uträtade kurvor. Den nya bangården, som blev klar 1929, var belägen ungefär 500 meter väster om den gamla, vilken samtidigt utgjorde gräns för stadsbebyggelsen vid detta tillfälle.

Redan några år före den nya linjens tillkomst utlystes en stadsplanetävling för området mellan stad och järnväg. Fig. 118-121 visar tre av tävlingsbidragen samt den aktuella bebyggelsen i stadsdelen. Områdets parallelltrapetsform med basen vid den dåvarande stadsbebyggelsegränsen och "spetsen" vid den nya bangården har lockat flera av tävlingsdeltagarna (författaren har å stadsingenjörskontoret i Horsens haft möjlighet att ta del av ett stort antal förslag) till att låta gatorna stråla samman vid själva stationsbyggnaden, vilket framgår tydligast å fig. 119. Den huvudroll som stationsbyggnaden spelat i en del av dessa stadsplaneförslag är typisk för stadsplaneperiod 2. Planernas något oregelbundna form (ytterkonturerna bestämda av DSB) beror på ett redan befintligt stort industrikvarter i figurens högerkant.

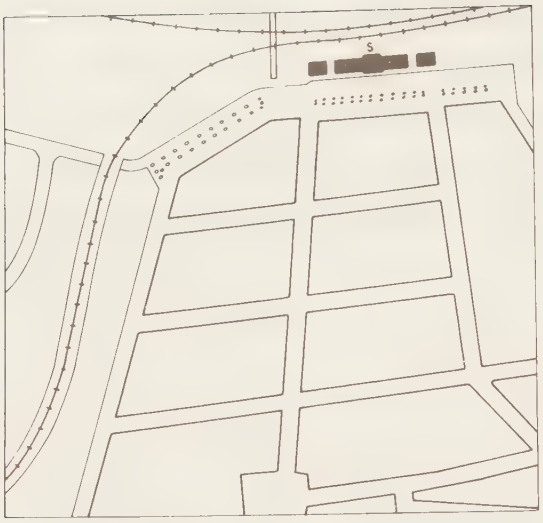


Fig. 118

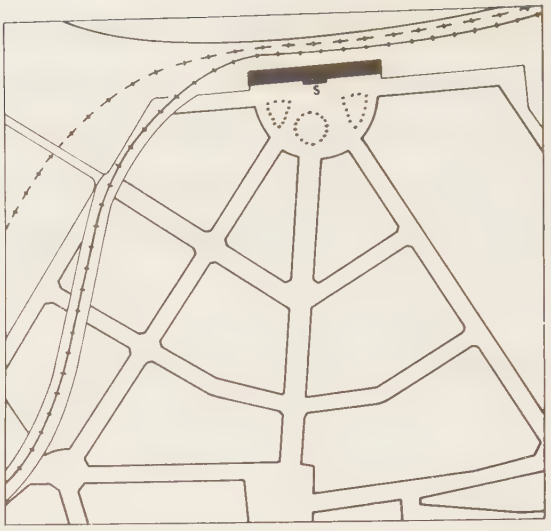


Fig. 119

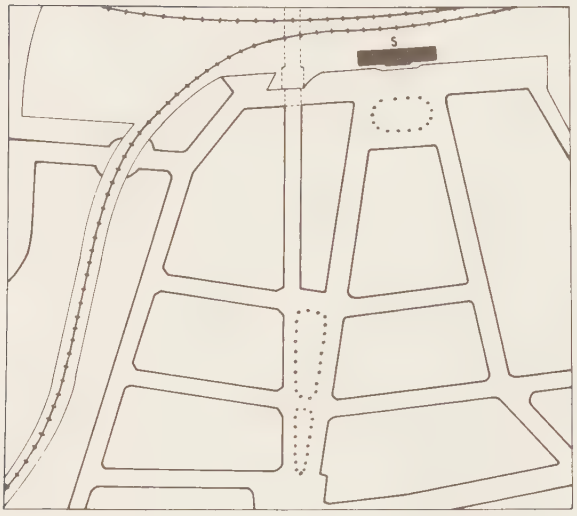


Fig. 120

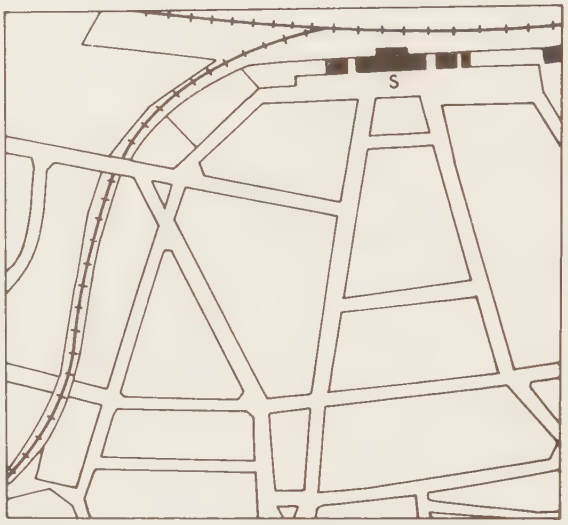


Fig. 121

Fig. 118–120. Horsens. Förslag till byplan för bangårdskvarteren från omkring 1925. Skala 1:7 000. (Omritning.)

Fig. 121. Horsens. Bangårdskvarteren. Omritning efter stadskarta från 1967 Skala 1:7 000.

I de tre förslagen har arkitekterna också sett olika på möjligheten till förbindelse med området på bangårdens baksida. Fig. 119 utelämnar helt en dylik trafikled, fig. 118 tänker sig en gångväg och fig. 120 en broförbindelse även för biltrafik. I dagens stadsplan, (fig. 121) vilken ej helt bygger på något av tävlingsförslagen, saknas också direkt förbindelse mellan "fram"- och "baksidan" i detta stadsavsnitt.

Fördelen med att studera även icke antagna tävlingsbidrag eller icke fastställda stadsplaner är att man genom det större urvalet får en mera representativ bild av stadsplaneidealen för en viss period och i detta fallet får fram den stora betydelse, som man i huvuddelen av de av mig genomgångna tävlingsbidragen, tillmätte bangården som element i stadsplanen.

Stadsdelen, som var helt avsedd för bostadshus, är fortfarande endast till 90% utbyggd och två av de planerade bostadskvarteren upptages nu av parkområde med stadsbibliotek ("B" å fig. 121). Den monumentala effekten som med säkerhet eftersträvades har också i stort sett uteblivit. Detta tyder på att järnvägsstationens attraktionskraft på bebyggelsen här sannolikt har överskattats vilket också var fallet i åtskilliga B-städer vad beträffar den ursprungliga banan (se kap. 12.2.3.).

Säckstationer.

För att på ett monumentalt sätt foga in en säckstation i en stadsplan under stadsplaneperiod 2 har man, liksom fallet var med genomgångsstationerna, i flera nordiska städer (efter framförallt tysk förebild) använt sig av halva stjärnplatser i anslutning till stationsbyggnaden. Bland dessa planer (inte i något fall förverkligade) kan nämnas:

1. A.J. Atterbergs 1901 presenterade förslag (fig. 122) till centralbangård i Göteborg. Här placerades den nya stationsbyggnaden i nära anslutning till Bergslagsbanans station. Torgbildningen och gatunätet vid de båda stationerna torde vara bland de mera storslagna i Norden, när det gäller säckstationer. Sammanslagningen av Bergslagsbanans station och detta nya bangårdsområde har på Atterbergs förslag medfört en enhetligare planering av hela den nedanför liggande stadsdelen Stampen (ATTERBERG 1901 s. 69-72).
2. W. Gahns förslag till ny bangård och stadsplan för kringliggande område i Stockholm. Denna plan ingick i en hel rad av förslag till förändrade järnvägsförhållanden under senare delen av 1910-talet (TIDSKRIFT, Teknisk/Ark. 1919 s. 65-92 och 107-116).

3. Saarinens generalplan från 1918 för Stor-Helsingfors. Järnvägsstationen utgör här ett viktigt planelement. Se vidare kap. 7.4.4.2. och fig. 78.
4. Ett av Nielsen-Ljunggrens i BYGGEKUNST (1925) presenterade regleringsprojekt för Oslo. Här är det dock huvudstråket (en förlängning av Karl Johans gate) fram till en mot öster flyttad Østbanestasjon som är det primära i planen (HALS 1929 s. 102).
5. Pedersens stadsplaneförslag (med den projekterade säckstationen inlagd) för Bodø från 1920 (STÄDTEBAU 1925 s. 8).

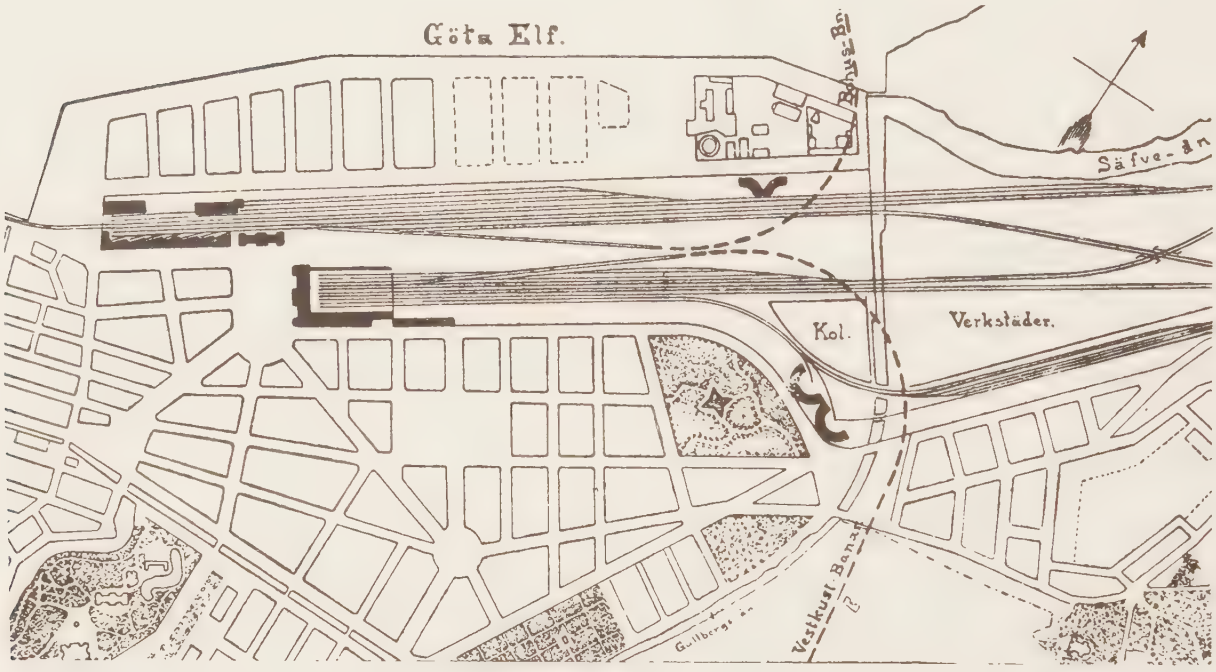


Fig. 122. Göteborg. Del av A.J. Atterbergs förslag till centralbangård från 1901. Skala 1:15 000. (Ur TIDSKRIFT, Teknisk 1901:11.)

13.3. Stadsplaneperiod 3.

Under stadsplaneperiod 3 tillkom endast två nya järnvägsstäder, Heinola och Bodø. De enda tillfällen att studera stationsbyggnadens inflytande på stadsplanen har därför varit i samband med: a) den revidering som skedde av de under stadsplaneperiod 2 för stationens omgivning tillkomna alltför optimistiska och storslagna planerna av typ Skellefteå och b) de nya stadsplaner eller stadsplaneändringar som utarbetades för bangårdskvarteren vid omlokalisering av huvudstationen. I a) rör det sig i samtliga fall, som också nämnts i föregående avsnitt, om förenklingar, vilket t.ex. innebar att ytkrävande planteringar försvann. Av de 7 städer, som fick förändrade stationslägen, och alltså hör hemma under b), är det endast i Villman-

strand som stationsbyggnaden på ett tydligt sätt förmått påverka stadsplanen (1934 års). Tre gator strålar här, helt regelbundet, mitt för stationshuset samman med en till järnvägen parallell gata. Planen, som torde vara den sista i vilken man tillämpat fullständig regelbundenhet i samband med gatuanslutningen till stationsbyggnaden, har endast till ringa del genomförts. I de övriga 6 städerna har stationen ej blivit något dominerande stadsplaneelement

Det nya under denna period är att man sökt lägga buss- och järnvägsstation i anslutning till varandra. De stora järnvägsparkerna i stadsplanerna i förra perioden har nu ersatts med funktionella busstorg och tillfartsgator (ex. Fredericia, Skive och Karlshamn). Utformningen av stationskvarteren under period 3 återspeglar både stadsplanens friare karaktär och stationens minskade betydelse.

13.4. Stationsbyggnaden på bangårdens baksida.

13.4.1. Järnvägsstäder.

Ett specialfall, som naturligtvis borde betydligt minska möjligheterna till en i stadsplanen monumental inramning av själva stationsbyggnaden, är när huvudstationen placerats på baksidan av bangårdsområdet, d.v.s. på motsatt sida mot stadscentrum. Denna situation är i själva verket mycket sällsynt och har inträffat i endast 11 nordiska järnvägsstäder (3 danska /Fredericias första bangård, Kalundborg och Skives första huvudbangård/, 3 finska /Borgå, Kotkas nuvarande station och Kristinestad/, 3 norska /Drammen, Hønefoss och Kongsvinger/ och 2 svenska /Säter och Ystad/).

Stationsplaceringen kan i 3 fall (Fredericia, Kalundborg och Ystad) förklaras med anslutningen till hamnen, mot vilken alltså stationen är inriktad. Någon monumental inramning till stationen var i dessa städer ej möjlig på grund av karaktären av hamnområde.

I 4 städer (Borgå, Kristinestad, Drammen och Kongsvinger), alla av B-typ, fanns ett vattendrag mellan stadskropp och järnväg och här har möjligheterna till en monumental inramning av stationen snarare ökat, genom att denna placerats åt landsidan till med utrymme för stadsplanerad bebyggelse. Sålunda har järnvägstorg lagts ut i anslutning till stationshuset i Drammen samt i 1911 års stadsplan för Kristinestad. Detta senare torg kom emellertid ej till utförande.

Av de nämnda 11 järnvägsstäderna kan placeringen av järnvägsstationen i 7 fall sägas ha hindrat denna byggnad från att spela någon viktigare roll vid utformandet av stadsplanen.

13.4.2. Järnvägsspontanorter och övriga orter.

Ser man på dagens järnvägsspontanorter är ett dylikt stationsläge också ovanligt trots att här fanns ingen eller en mycket obetydlig bebyggelse att ta hänsyn till vid placeringen av stationsbyggnaden. Det klassiska svenska exemplet är Katrineholm, där till en början en strikt renässansplan genomfördes på stationens framsida. Denna stadsplans yttergräns var samtidigt gräns mot det intilliggande godset Katrineholm och detta omöjliggjorde expansion på denna sida om järnvägen. Istället började man bebygga bangårdens baksida och huvuddelen av stadsbebyggelsen inklusive stadens affärscentrum är idag belägen på "baksidan". Stationshuset på järnvägens baksida förekom hos övriga städer endast i Kumla, men däremot i ett stort antal mindre orter.

Sammanfattning kap. 13.

Under stadsplaneperiod 1 framförde järnvägsarkitekten Edelsvärd (kap. 10. 10.2.1.1.) i sin stadsplan över "Järnvägsstaden" idéer om den idealiska placeringen av stationsbyggnaden (enligt honom i fonden av en bred huvudaxel). Då järnvägen anslöts till redan utbyggda eller åtminstone befintliga stadsplaner kunde endast ett fåtal av de Edelsvärdska intentionerna förverkligas och det tillhör också undantagen att man överhuvudtaget kan spåra drag av nämnda idealplan. Med järnvägsspontanorterna förhöll det sig något annorlunda. Här kunde stadsplanen byggas upp kring själva stationen och anpassas efter järnvägens dragning (ex. Hässleholm, Nässjö och Älmhult).

Det kan för Nordens del konstateras att stationsbyggnadens inflytande på stadsplanen varit störst under stadsplaneperiod 2, då ju hela stadsplaneavsnitt byggts upp kring denna byggnad (Horsens fig. 118-121). Som förebild har troligen tyska stationsplatser samt Hallmans mönsterplan från 1904 (fig. 116) tjänat.

Under stadsplaneperiod 3 kan stationen sägas ha reducerats till ett stadsplaneelement vilket som helst.

KAP. 14. NEDLAGDA JÄRNVÄGAR. MARKANVÄNDNING OCH STADSPLANERING.

14.1. Bangårdar.

Genom omläggning av järnvägssystem eller nedläggning av bandelar har både i Norden och övriga världen en mängd järnvägsstationer och bangårdar upphört att vara järnvägsområden. Det har vanligen rört sig om långsträckta och oregelbundna områden, sedan lång tid omgivna av bebyggelse. Dessa övergivna bangårdar, och då speciellt de stora, kunde därför enligt Lindahl (1968 s. 273) under en lång tid ligga och vänta på exploatering.

14.1.1. Nordisk inventering.

a. Städer med ändrade bangårdslägen.

Förändrade stationslägen har för Nordens del behandlats i kap. 7.4., varvid exempel nämndes på funktionsförändrade bangårdar. Av de 27 fall där en dylik flyttning ägde rum var det endast vid 15 tillfällen som den gamla bangården helt upphörde att vara järnvägsmark och övergick i annan ägo. I de övriga 12 fallen kvarlåg spår för person- och/eller godstrafik på bangårdsområdet och därmed hindrades också i stort sett hela arealen från annan markanvändning. Jämfört med kontinenten och USA rör det sig om ytmässigt relativt blygsamma stationsområden. Funktionsförändringen för de 15 ovannämnda f.d. järnvägsområdena (8 danska, 1 finsk, 3 norska och 3 svenska) har undersökts genom framförallt kart- och litteraturstudier samt rundskrivelser. Nedläggningsåren representerar nästan hela avhandlingens undersökningsperiod med Köpenhamns första bangård som tidigaste nedläggning (1864) och Skives som senaste (1962). I de flesta fall har endast en funktionsförändring ägt rum per bangård.

Materialet är alltför litet för att det skall vara möjligt att sätta upp några allmänna regler för markutnyttjandet av nedlagda bangårdar. I huvuddelen av städerna fick bangårdsområdet en ny funktion efter längre (Köpenhamn II och Söderköping) eller kortare tid (Viborg och Bergen). De vanligaste användningsområdena (i vissa fall finns mer än en funktion på f.d. bangårdsarealer) är följande: Industri och lager (5), offentliga byggnader/anläggningar (4), citykvarter (med banker, hotell och kontor) (2) och väg-, gatu- och torgmark (2). I flera fall har själva stations- och bangårdsbyggnaderna legat kvar och utnyttjats för annat ändamål. Den mest anmärkningsvärda funktionsförändringen bör vara den som drabbade verkstadsbyggnaden på Trondheims ursprungliga bangård vid Kalvskinnet (fig. 24).

Efter en ombyggnad började nämligen denna byggnad 1903 tjänstgöra som katolsk kyrka (DANIELSEN 1958 s. 168).

b. Städer med helt nedlagd järnvägstrafik.

De nordiska städer som gjorts helt järnvägslösa är i många fall betydligt mindre än städerna i grupp a) och järnvägsnedläggningarna har också ägt rum mycket sent, huvuddelen under 1960-talet. Framförallt denna sista omständighet kan anses motivera uppdelningen på grupperna a) och b).

En enkätundersökning i några fall kompletterad med studier på platsen har under 1972-74 gjorts för de nordiska f.d. järnvägsstäderna avseende järnvägsområdets nuvarande utnyttjandeform. I troligen 23 städer (15 danska, 1 norsk och 7 svenska) saknas helt järnvägstrafik. I de städer som bibehållit godstrafiken kvarligger hela eller delar av spårområdet varför uppgifter för dessa orter ej redovisas. I den svenska gruppen av f.d. järnvägsstäder har tidigare en åttonde stad, Mariefred, kunnat inräknas, men tack vare att museibanan Östra Södermanlands järnväg nu disponerar arealen har staden kunnat avföras ur gruppen.

Majoriteten av bangårdarna i grupp b) innehåller mer än en funktion. De vanligaste markanvändningarna (2 brevsvar saknas) i kombination är: busstationer (alltså bibehållen funktion av trafikcentrum) (11), offentliga byggnader/anläggningar (3) och utvidgade hamnområden (2).

Grupperna a och b.

Det ligger ofta en relativt lång tid mellan bangårdens nedläggande och den tidpunkt då området är ombyggt till den nya funktionen. Detta gäller speciellt den stora staden, där det är en komplicerad procedur att finna ett lämpligt användningsområde och sedan ansluta den oregelbundet formade arealen till existerande tomt- och bebyggelsemönster. Här kan emellertid bangård och stationsbyggnad under mellantiden utnyttjas till bilparkering o.dyl.

Den mindre stadens vanligen till arealen blygsamma bangård (några få hektar) borde visserligen lättare kunna avstyckas och sammanläggas med andra fastigheter, men arealbehovet för bostäder, service och industrier var här ej så stort som i den stora staden. Följaktligen kom ej heller här det nedlagda bangårdsområdet att omedelbart utnyttjas i sin helhet.

14.1.2. Köpenhamns huvudbangård II.

Huvudstationen i en stor stad upptog som regel ansenliga arealer och låg vanligen relativt nära centrum. Detta hade till följd att området snart blev omgivet av olika typer av bebyggelse. En total nedläggning av en dylik bangård innebar att staden plötsligt fick tillgång till ett stort centralt beläget område.

Sådan var situationen i Köpenhamn 1911, då stadens andra huvudbangård (se kap. 7.4.3.), omfattande en yta av ca. 15 ha, nedlades. Den tredje, och nuvarande, huvudbangårdens placering bestämdes efter en tävling rörande Köpenhamns järnvägsförhållanden 1899 (BIDSTRUP 1971 s. 15). Redan 1902 framlades planen för huvudbangård II:s utnyttjande men det var först i samband med 1910 års stora stadsplanetävling som projekteringsarbetet kom igång på allvar. Här ställdes naturligtvis betydligt större krav på arkitekterna ifråga om anpassning till den kringliggande bebyggelsen än vad som varit fallet med stora nyplaneringar i städernas yttre delar.

Figurserien 123 - 127 omfattar ett urval av planförslag till bangårdsterrängens bebyggande från 1902 fram till 1928, då det sista förslaget godkändes av Borgerrepresentationen. Trots att samtliga planer för området tillkom under stadsplaneperiod 2 kommer mycket skilda stilriktningar fram och väsentligt olika uppfattningar hos arkitekterna om hur ett dylikt frilagt område i en stads centrum skall utformas både planmässigt och funktionellt. Ett komplicerande drag var här att man hade en rät begränsningslinje mot Skt. Jørgens Sø och en kurvlinje i samband med själva järnvägslinjen i riktning mot Østerport. I nästan samtliga förslag har man dock byggt upp själva stadsplanen kring den räta linjen och endast därtill fogat "skarvkvarter", av hela tiden likartat utseende, vid banan.

Fig. 123. Statsbanornas förslag från 1902. Denna nästan regelbundna plan, som varit under utarbetande sedan 1894, kan sägas ha kvar en del av renässans och modifierad renässans steg 2 (se kap. 1.3.):
en strikt enkelhet samt de mot dammarna konvergerande gatorna (av Lindhagentyp). Större delen av arealen för 1902 års plan var tänkt som bostadsbebyggelse. (ARCHITEKTEN 1902:8.)

Fig. 124. Fischer - Nobel - Rasmussens segrande förslag i 1910 års stadsplanetävling för bebyggandet av gamla bangårdsterrängen. I denna stadsplan, vilken kan klassificeras som en typisk Hallman/Jungplan, har man infört

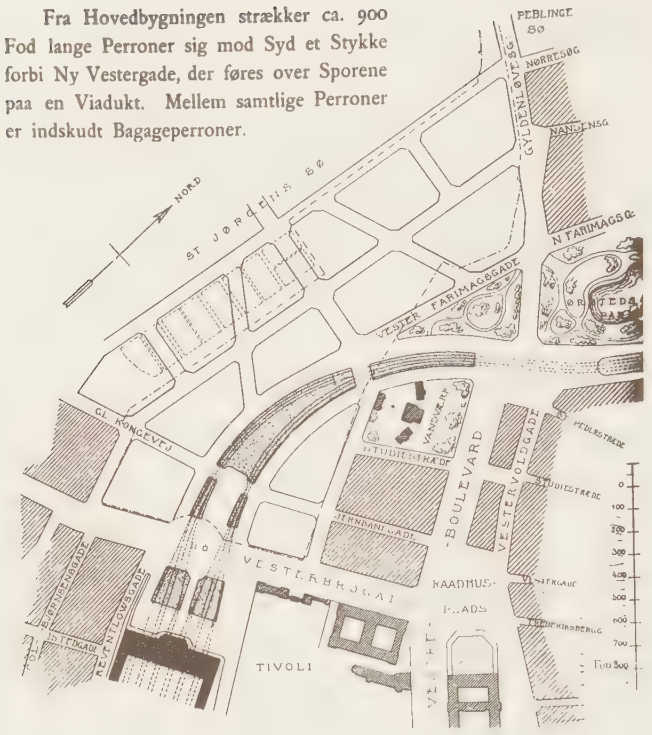


Fig. 123

Fig. 123–127. Köpenhamn. Förslag till bebyggande av området för huvudbangård II. Skala 1:10 000.

Fig. 123. DSB:s förslag från 1902. (Ur (ARCHITEKTEN 1902:8.)

svängda gatulinjer, dock åt motsatt håll mot järnvägslinjen. Vidare har bebyggelsen delats upp på stora och små kvarter efter samma principer som i Hallmans Gävleplan (fig. 92). /Under 1850-talet, med 1857 som slutår, upphörde de inre befästningslinjerna runt Köpenhamn att vara militära anläggningar och Statens Sløjfningskommission tillsattes för att bl.a. upprätta planer för fästningsområdets användande. År 1865 framlades två från varandra starkt avvikande planer. I den ena planen försågs försvarsterrängen och utanför denna liggande områden med tidstypiska rektangulära kvarter och ett antal sneda gator av typ modifierad renässans steg 2. Placeringen av Köpenhamns huvudbangård II i kanten av vallgravssystemet hindrade utläggandet av nyss nämnda rektangelkvarter på detta terrängavsnitt (EILER-RASMUSSEN 1969 s. 135). Den andra planen (Meldals) bibehöll hela vallgravsområdet från Kastellet till Tivoli som ett parkstråk (JØRGENSEN 1948 s. 477)/.

Även då det gäller bangårdsområdets funktion har stora förändringar ägt rum sedan 1902. Fischer-Nobel-Rasmussens plan innehåller ett stort antal offentliga byggnader (muséer, teater, justitiepalats o.s.v.) och för att få större

monumental effekt har även medtagits två tänkta offentliga byggnader på motsatta sidan av Skt. Jørgen Sø. Bostadsbebyggelsen spelar sannolikt i detta sammanhang en underordnad roll (ARCHITEKTEN 1911:17).

Den av borgerrepresentationen 1912 antagna bebyggelseplanen för bangårdsterrängen följde i stort Fischer-Nobel-Rasmussens förslag (ARCHITEKTEN 1918:38). Planen kom att utsättas för hård kritik från danskt arkitekthåll och en mängd ändringsförslag framkom under 1910-talet.

Fig. 124. Fischer-Rasmussen-Nobels segrande förslag i stadsplanetävlingen 1910. (Ur ARCHITEKTEN 1911:17.)

Fig. 125. Schou - A.W. Petersens förslag från 1915. Här har som synes skett en återgång till det regelbundna och symmetriska. Detta är den sista planen i vilken: a) hänsyn tagits till järnvägens kurvlinje och b) stadsplanepartierna på ömse sidor om denna bansträckning utgör en helhet. Istället för att som i majoriteten av fallen använda sig av "skarvkvarter" för att

inpassa banan låter man här denna gå inuti två stora kvarter (ARCHITEKTEN 1918:38).

I fortsättningen omfattar planerna endast det ca. 250 meter breda området mellan Skt. Jørgen Sø och banan, emedan de s.k. skarvkvarteren samt området omedelbart öster om banan successivt bebyggts. Vidare kommer också de rätvinkliga planerna att dominera.

Borgerrepresentationen antog 1918 ett nytt, av stadsarkitekten utarbetat förslag (ARCHITEKTEN 1920 s. 37). Någon kopia av denna plan har emellertid ej varit möjlig att få fram. Planen blev lika omdiskuterad som 1912 års och nya förslag utarbetades av de ledande arkitekterna.

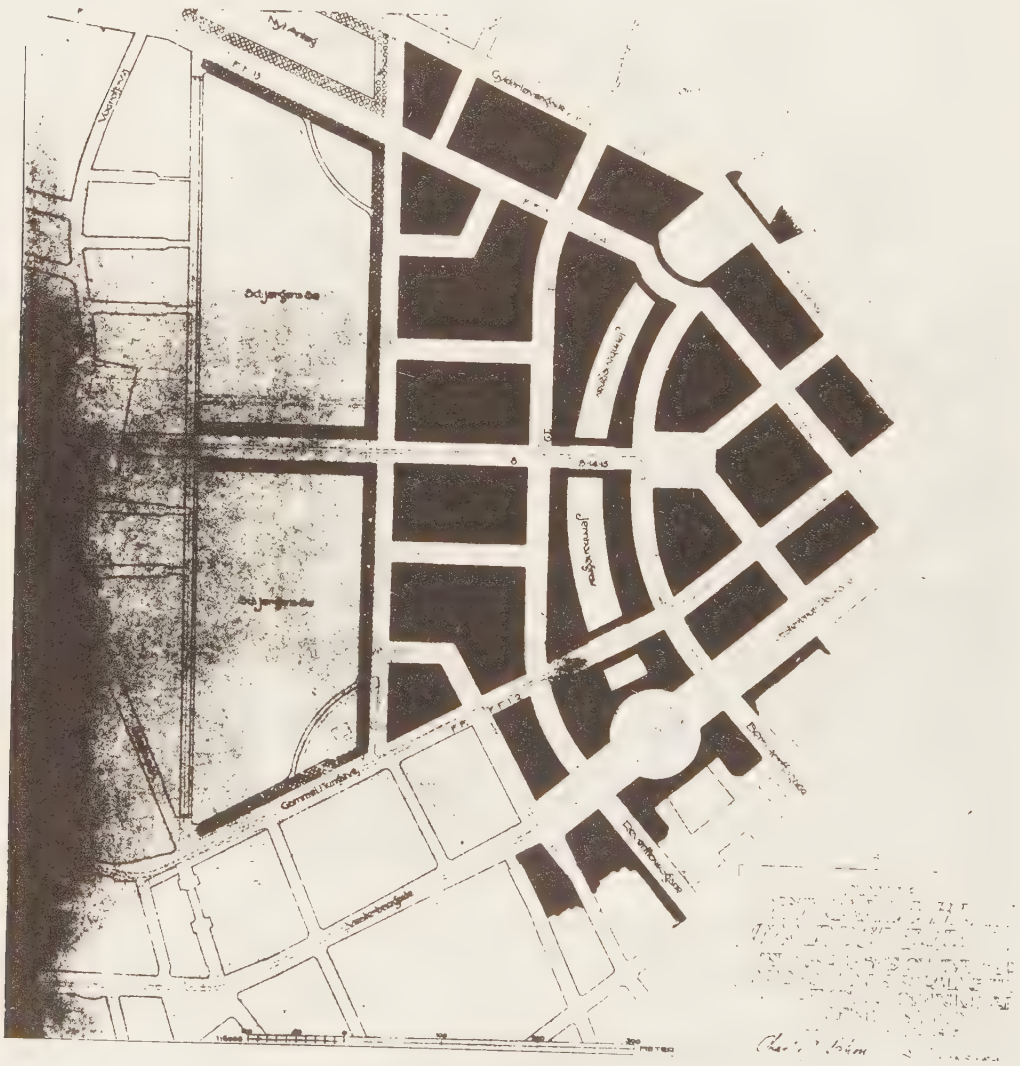


Fig. 125. Schou-Petersens förslag från 1915. (Ur ARCHITEKTEN 1918:38.)

Fig. 126. Thomsens förslag, sannolikt från 1919. Detta torde vara det mest storslagna och med hänsyn till själva byggnaderna mest enhetliga förslaget som förekommit över det aktuella området. Planen utmärks av en monumental huvudaxel på ömse sidor om en oktagonal centralplats. Byggnaderna utmed dessa båda element är avsedda att innehålla institutioner och kontor medan de mot Skt. Jørgen Sø vettande kvartersdelarna var tänkta som bostäder. Samtliga byggnader skulle uppföras i likartad stil och ha samma höjd. Den monumentala effekten förhöjdes ytterligare genom ett antal portaler och pelargångar.

Någon hänsyn till järnvägen har ej tagits i denna plan och de till kurvlinjen anslutande oregelbundna kvarteren (framgår ej av fig. 126) har ej på något sätt inpassats i huvudplanen (ARCHITEKTEN 1920 s. 38).

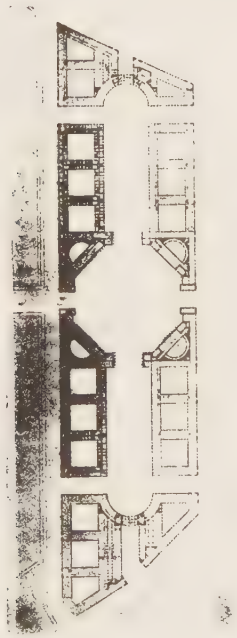


Fig. 126

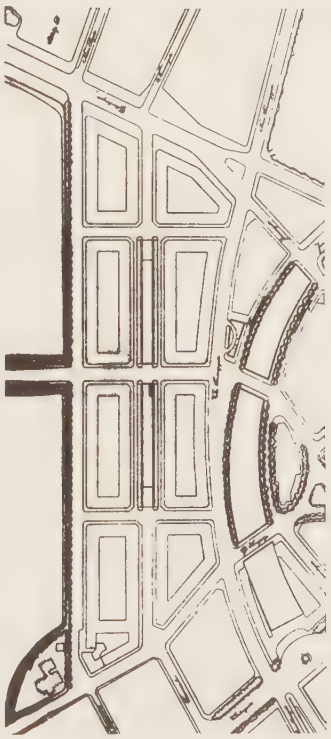


Fig. 127

Fig. 126. Thomsens förslag troligen från 1919. (Ur ARCHITEKTEN 1918:38.)

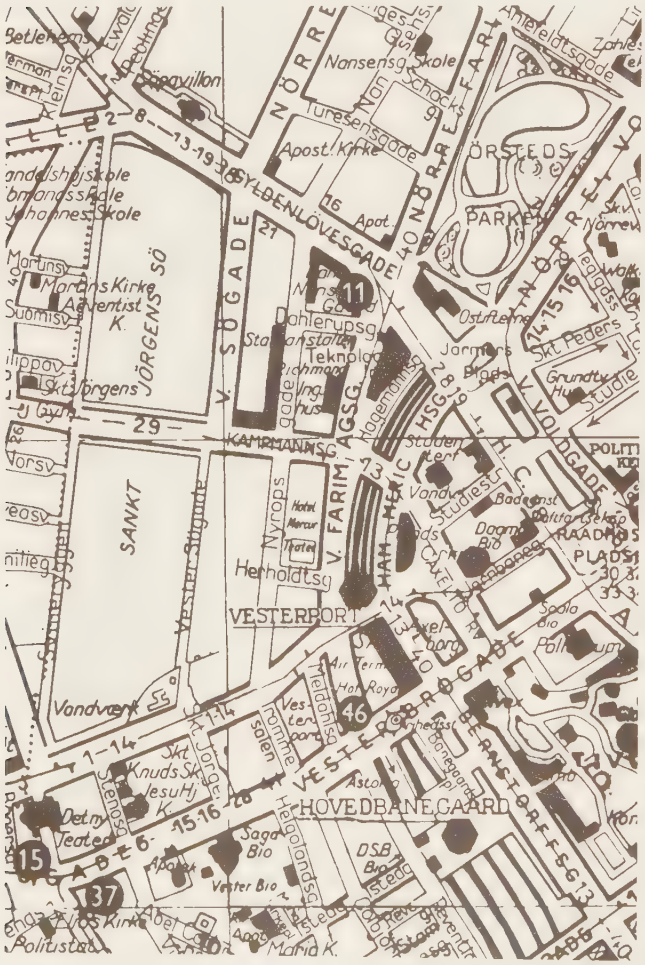
Fig. 127. Thomsens plan, antagen 1928. (Ur ARCHITEKTEN 1928 s. 79.)

Fig. 127. Thomsens antagna plan från 1928. Thomsens plan av år 1919 skars, förmodligen av ekonomiska skäl, ned i flera omgångar och i den slutligt antagna planen från 1928 är all originalitet försvunnen och det är endast huvudaxeln från 1919 års plan som bevarats (ARCHITEKTEN 1928 s. 79 och EILER-RASMUSSEN 1969 s. 143).

Fig. 128. Den aktuella (1960-talet) kartan över området, vilket utbyggts successivt under 1930-talet. Som synes överensstämmer dagens gatunät relativt väl med 1928 års plan. Kvarteren innehåller idag huvudsakligen institutioner, kontor och hotell.

Eiler-Rasmussens påstående att "planerne blev grundigt aendrede og forenklede gennem den periode" kan tyckas riktigt om man jämför de främsta förslagen i 1910 års stadsplanetävling med slutprodukten (1928 års godkända plan, fig. 127). Figurserien 123-128 har emellertid klart visat att planutvecklingen ej varit så entydig utan storstilade och komplicerade planer har växlat med enkla.

Under första delen av perioden 1902-28 förekom också ett antal mer eller mindre orealistiska förslag, vilka gick ut på att låta själva den gamla stationsbyggnaden ligga kvar i den nya stadsplanen och funktionsförändras till torghall med bazarer, konstpalats o.s.v. (ARCHITEKTEN 22.1.1910, 1910:23).


Nansensg. Skole
Apost. Kirke
ØRSTEDS PARKEN
V. SØGADE
NØRRE FARIMAGSG.
Dohlerupsg.
Teknologisk Institut
KAMMANNSG.
SANKT JØRGENS SØ
Martins Kirke
Adventist K.
Skt. Jørgens
Vesterport Stadion
Nyrops Hotel Mercur
Herholdtsg.
VESTERPORT
VESTERBROGADE
HOVEDBANEGAARD
Saga Bio
Vester Bio
DSB Bio
Vandvejen
Skt. Knuds Kirke
Jesuh.
Det ny Vestre
Politistat.
Maria K.
Skt. Peders
Studiestr.
Badeanst.
Dagmar Bio
RAADHUS PLADS
Palæ Bio
Scala Bio
Hotel Royal
Astoria
Ostre Anlæg
Jarmers Plads
Grundtv. Hus
Studiestr.
POLITI KB
Ostre Anlæg
Tagensvej
Ingerslevsg.
Tietgensg.
Turesensgade
Apot.
Ostre Anlæg
Ostre Anlæg
Ostre Anlæg

14.2. Övriga bansträckningar inom städerna.

Då det gäller själva linjesträckningarna utanför bangårdarna, men genom tätbebyggelsen, återstår enligt Améen (1961 s. 107) "svårläkta sår i stadsbilden". Dylika bandelar är relativt lätta att identifiera på kartan även mycket lång tid efter nedläggningen tack vare från stadsplanen avvikande riktningar och kurvlinjer. Om marken överhuvudtaget kommer att få en ny funktion är, genom ägofigurens form, en förvandling till gata, väg eller annat kommunikationsstråk det enda möjliga.

Sålunda utnyttjas (eller kommer enligt planerna att utnyttjas) i den inventerade stadsgruppen b) i 14.1.1. någon del av bansträckningen i 10 städer för gång- eller cykelstigar och i 6 städer för väg- eller gatuanläggningar. Det är heller ej ovanligt att vissa avsnitt av bansträckningar lagts samman med angränsande fastigheter.

Som exempel på hur gamla bansträckningar under mycket lång tid ligger kvar på kartbilden kan nämnas:
Erik Dahlbergsvägen i Karlshamn, vilken går på den gamla sammanbindningsbanans sträckning (kap. 7 3.5.) och sträckan Aagade - Hillerødgade i Köpenhamn, där ett grönstråk markerar den gamla Hillerødslinjens sträckning (kap. 7.4.3.).

14.3. F.d. järnvägsmark i anslutning till existerande bangårdar.

Att markområden övergår från järnvägsbolag till annan ägo är givetvis ej en företeelse som är begränsad till nedlagda bangårdar. Som framgått av kap. 2 gjorde dessa bolag, framför allt under årtiondena kring sekelskiftet omfattande markförvärv för att sedermera ha möjlighet att utvidga bangårdarna. Järnvägstrafiken kom i en del fall ej att få den omfattning man väntat, varvid en viss försäljning av denna reservmark ägde rum. I de av mig genomgångna städerna (se kap. 2) rör det sig dock, med undantag av Lund (där markförvärven gällde en ny ingångslinje, vilken ej realiserades /kap. 7.4.4.1./) om förhållandevis blygsamma arealer, varför inga generella regler rörande den nya markanvändningen har kunnat uppställas.

En del av denna av järnvägsbolagen förvärvade mark upptog vid övertagandet bebyggelse, gator o.s.v. I väntan att området även funktionellt skulle övergå till järnvägsmark bibehölls den ursprungliga markanvändningen. När sedan järnvägen avhände sig denna mark innebar det endast en äganderättslig förändring, ej någon funktionsförändring (ex. vissa arealer mellan SJ:s

och Bjärredsbanans bangårdar i Lund).

Godstrafikens krav på större arealer har gjort att man på flera håll har flyttat ut huvuddelen av godstrafiken till nya godsbangårdar i stadens periferi (se även sammanfattning kap. 2). Planer på dylika flyttningar finns också i ytterligare ett antal städer. På detta sätt har man möjlighet att utnyttja vissa delar av den centrala bangården för annat ändamål.

Som ovan nämnts var någon form av trafikleder (dock vanligen av begränsad bredd) den enda utnyttjandeformen för spårsträckningar utanför bangårdarna. De friställda arealerna inom själva bangårdsområdet är av väsentligt större bredd och det finns i flera städer (ex. Herning /järnvägsspontanort/ /Stadsingenjörskontoret 1968/, Tammerfors /Stadsplanekontoret 1968/ och Uleåborg /Stadsplanekontoret 1969/) planer på att här förlägga motorvägar eller motortrafikleder.

Sammanfattning kap. 14.

Bangårdsområden har ofta visat sig mycket svåra att funktionsförändra, till stor del beroende på deras oregelbundna och långsträckta form. Det vanligtvis centrala läget gjorde ju också att endast vissa utnyttjandeformer var tänkbara.

Kartserien (fig. 123 - 127) visar hur man under cirka 30 år sökt planera arealen för Köpenhamns andra huvudbangård, vilken upphörde 1911 och var belägen i stadens centrum. Här framkommer tydligt hur de olika periodernas stadsplaneideal applicerats på området.

Genomgången av de funktionsförändrade bangårdarna i Norden ger vid handen att busstationer, industrier och offentliga anläggningar i nämnd ordning varit de vanligaste nya användningsområdena. Vanligen blir utnyttjandegraden här hårdare ju större staden är. Som regel ligger bangården outnyttjad (eller som parkeringsplats) under en längre tid innan man får någon ny permanent funktion.

Själva bandelarna användes efter nedläggningen huvudsakligen som någon form av trafikstråk. Den långsträckta formen medgav knappast något annat alternativ.

SAMMANFATTNING AV AVHANDLINGENS HUVUDRESULTAT.

Vid fastställandet av järnvägens inverkan på den nordiska stadsplanen kan först konstateras att Norden ej utgör något homogent område vad beträffar stadsplanehuvudtyp och stadsplane-/byggnadslagstiftning.

Till följd av en gemensam stadsregleringsstadga 1641 samt likartade byggnadsstadgor från 1856 (SF) och 1874 (S) var sålunda majoriteten av de finska och svenska städerna vid tidpunkten för de första järnvägarna regelbundet uppbyggda (renässansplan/rutnätsplan). Under motsvarande tid drev de lokala byggnadsförordningarna i Norge fram ett antal omfattande, men ej helt regelbundna reguleringsplaner. Oregelbundenheterna kan för Norges del i många fall förklaras av topografin. I Danmark tillkom merparten av köpstäderna under medeltiden. Detta tillsammans med att några stadsregleringsbestämmelser ej utfärdats förrän under 1900-talet, har haft till följd att de danska städerna vid mitten av 1800-talet, med något enstaka undantag, var försedda med helt oregelbundna stadsplaner/gatunät.

Gemensamt för de nordiska länderna var däremot att de ej på allvar nåtts av industrialismen vid tiden för de första järnvägarna. Det var alltså i de flesta fall den förindustriella och till invånarantal och yta vanligen mycket blygsamma staden som den ursprungliga järnvägen anslöt till.

Fig. 36 visar de olika utbyggnadsstegen i städernas järnvägssystem. Inverkan av dessa steg, benämnda kategori 1-6, på stadsplanen redovisas nedan.

Kategori 1-2 representerar de ursprungliga bandelarna och stationerna. I inledningskapitlets avd. B presenteras ett antal hypoteser och frågeställningar och här ingår antagandet att de ursprungliga järnvägarna ej föror-sakat några mera omfattande ingrepp i stadsbebyggelsen.

Efter inventeringen kan också konstateras att ingrepp i mer än 2 bebyggda kvarter skedde i endast 14 nordiska järnvägsstäder, vilket utgör 7% av det totala antalet järnvägsstäder. Denna ingreppsgrupp är identisk med C-städerna i kap. 4.2. (fig. 17). Det lilla antalet C-städer kan förklaras med att avståndet mellan station och stadscentrum i den förindustriella nordiska staden var mycket kort även om järnvägen tangerade själva stadskroppen (A-stad i kap. 4.2.). Detta skedde i 162 städer (76% av totala antalet järnvägsstäder). Behovet fanns sålunda i de flesta fall ej att dra järnvägen in i själva stadsbebyggelsen. En placering av bana och bangård på längre avstånd från stadskroppen (B-städer i kap. 4.2.) var framförallt or-

sakad av topografiska förhållanden och ägogränser. B-städerna, totalt 36 st., utgjorde 17% av järnvägsstäderna.

Vad som här nämnts om bebyggelseingrepp av bankategorierna 1 och 2 kan sägas gälla generellt för hela Norden. När det gäller järnvägens ingrepp i fastställda men ej bebyggda stadsplaner visar de skilda länderna upp individuella särdrag på grund av olikartad stadsplane-/byggnadslagstiftning. Danmark saknade i stort utbyggnadsplaner, i Finland var nästan alla järnvägsstäderna vid första banans tillkomst sedan årtionden försedda med stadgeenliga (1856 års byggnadsstadga) stadsplaner, i Norge var reguleringsplaner fastställda för ett stort antal städer och i Sverige kom effekterna av 1874 års byggnadsstadga först när cirka 3/4 av städerna fått järnväg.

Anmärkningsvärt få ingrepp (i ung. 10 städer) har av de ursprungliga banorna åstadkommits i gällande stadsplan. Detta kan framförallt förklaras av att de finska städerna i många fall hunnit byggas ut efter gällande planer (och man undvek ju ingrepp i bebyggelsen) och att järnvägen för Sveriges del ofta var på plats innan stadsplanen lades ut.

Följden av ingreppen har oftast blivit att vissa stadsplaneavsnitt slopats men att järnvägen dock hjälpligt infogats i planen (i enlighet med inledningsavsnittets fig. 2d).

Kategorierna 3, 4 och 5b. Vid tillkomsten av senare bandelar inom stadsområdet antogs att städerna genom industrialismen skulle ha expanderat enligt fig. 6b och att riskerna därigenom skulle ha ökat för en konflikt mellan stadsbebyggelse och järnväg.

Inventeringen gav emellertid till resultat att endast 10 bandelar i 9 städer (1 dansk och 8 svenska) lett till husrivningar i kvartersbebyggelse eller sammanhängande stadsbebyggelse. Likaledes var det ett fåtal fastställda, ej realiserade stadsplaner som kom att beröras av dessa nya bandelar.

De främsta orsakerna till detta torde vara att 1) de nya bandelarna ofta tillkom relativt kort efter de ursprungliga, varför städernas bebyggda område ej hunnit utökas något nämnvärt och att 2) man lät själva grenings-punkten för kategori 4 ligga så långt ut på linjen att bebyggelse- och stadsplaneingrepp kunnat undvikas.

Kategori 5a. Den bankategori som mest påtagligt berört städernas bebyggda delar är de s.k. sammanbindningsbanorna (definition i kap. 7.3.1.). Detta

är helt naturligt eftersom åtminstone den ena av de båda inblandade stationerna låg i eller i närheten av stadscentrum. Vid studium av den tidigare markanvändningen för exempelvis de arealer de svenska sammanbindningsbanorna upptog har framkommit att 27% (2,4 ha) av ytan utgjordes av bebyggd eller obebyggd tomtmark och gatu-/torgmark. I en undersökningsgrupp om 20 nordiska städer (redovisade i kap. 3) konstaterades att de ursprungliga banorna här endast tog i anspråk 7% av motsvarande markanvändningstyper.

Kategori 6. Nya ingångslinjer och personbangårdar har visserligen gjort färre ingrepp (6 städer) än väntat i stadsbebyggelsen, men i gengäld är de 5 konstaterade svenska ingreppen troligen bland de svåraste som gjorts av järnväg i existerande kvartersbebyggelse i Norden.

Projekterade (och ej förverkligade) ingångslinjer och förändrade bangårdslägen. En mängd mer eller mindre realistiska projekt för nya ingångslinjer och bangårdslägen har presenterats under en stor del av undersökningsperioden. Dessa projekterade bansträckningar och bangårdar har i en del fall tagits med i stadsplaner, men det hör dock till undantagen att de delar av planen som anslöt till själva bansträckningen i någon nämnvärd grad kom till utförande.

Järnvägens indirekta inverkan på stadsplanen. Skapandet av en direkt förbindelseled mellan station och affärscentrum ledde till mer eller mindre omfattande gatugenombrott i 30 nordiska städer, huvuddelen danska (medeltida stadsplaner med långsträckta kvarter). Friläggandet av den öppna platsen framför stationsbyggnaden ledde också till ingrepp i existerande bebyggelse eller stadsplaner.

Stadsgräns - bangård. En förutsättning för att järnvägen skulle ha några möjligheter att direkt påverka stadsplanen var att stationen och dess närmaste omgivningar låg innanför stadsgränsen. I Danmark placerades bangården utanför stadsgränsen i 65% av städerna (mot 10-20% i de andra nordiska länderna). Detta tillika med utebliven stadsplane-/byggnadslag under 1800-talet har i många fall gjort det svårt att få fram förhållandet stadsplan - järnväg i Danmark.

Rak och svängd järnvägslinje contra stadsplan. I inledningskapitlets avd. B antages den räta banlinjen vara bäst anpassad till rutnätsstaden och den svängda till framförallt bebyggelsen under stadsplaneperiod 2 (1900-30 /kap. 1.6./). I huvuddelen (69) av de nordiska rutnätsstäderna anslöt man med en rak bansträckning Fördelningen inom denna grupp var dock 25 städer

med parallell järnväg och hela 44 med icke-parallell.

I de 25 städerna med parallell järnväg har järnvägen som regel inte utgjort någon barriär för bebyggelse och stadsplan. Stadsplanen har sålunda i åtskilliga städer med bibehållen orientering kunnat fortsätta på bangårdens och järnvägslinjens baksida.

Vad beträffar de 44 städerna med icke-parallell järnväg kan hänvisas till de i inledningskapitlets fig. 3 presenterade tänkbara huvudalternativen för utläggande av stadsplan på järnvägens fram- och baksida. Här förutsattes alltså ett relativt brett bebyggelsefritt bälte mellan stadskropp och järnväg (B-stad enl. kap. 4.2.). I de relativt få fall då man haft ett dylikt utbyggnadsbart bälte har som regel den existerande rutnätsplanen förlängts fram till banan för att ev. på banans baksida få samma orientering som järnvägslinjen.

Längre kurvlinjer var helt oförenliga med stadsplaneidealen under period 1. I de fall existerande rutnätsplaner genomdragits av svängda järnvägssträckningar har detta lett till mycket oregelbundna stympningar av kvarteren.

Period 2:s oregelbundna stadsplaner innehållande svängda gatuelement var naturligtvis bättre anpassade för den svängda järnvägslinjen och kombinationen större och mindre kvarter har också bidragit till en bättre anpassning.

Mönsterlikarstadsplaner. I 12 nordiska städer har järnvägen direkt tjänstgjort som mönsterlikare (definition i kap. 11.1.) vid stadsplanernas utarbetande. I 10 fall har det gällt rutnätsplaner och i 2 fall både rutnäts- och Hallman/Jung-planer (kap. 1.6.) för samma stadsdel.

Förhållandet stationsbyggnad - stadsplan. Under stadsplaneperiod 1 presenterades Edelsvärds planförslag till en järnvägsstad (fig. 83). Det viktigaste i denna plan var en mycket bred centralaxel fram till stationsbyggnaden. Dessa planidéer har främst kommit till utförande utanför järnvägsstädernas krets, nämligen i järnvägsspontanorterna.

Under stadsplaneperiod 2 har Hallmans mönsterplan (fig. 116) utgjort en förebild och det är framförallt under denna period man får fram stationens betydelse som stadsplaneskapande element. Hela stadsplaneavsnitt byggdes nu upp kring själva stationshuset

Järnvägens inverkan på stadsplanerna är överhuvudtaget svår att bedöma för

stadsplaneperiod 3. Stadsplanen saknar här den enhetlighet som kännetecknat de båda andra periodernas planer.

Som slutkommentar måste framhållas att järnvägen, trots åtskilliga anförda mönsterexempel, i de flesta fall haft en klart begränsad inverkan på gatunätens utformning i de nordiska järnvägsstäderna. Detta torde bero på att man i de nordiska länderna vanligen ej låtit stadsbebyggelsen vika för järnvägar. I de fall ingrepp trots allt skett har speciella skäl (ex. fortifikatoriska eller topografiska) förelegat. Likaså har man vid upprättandet av stadsplaner under senare delen av stadsplaneperiod 1 och hela stadsplaneperiod 2 ofta varit optimistisk i överkant beträffande städernas utvecklingsmöjligheter. Hela och delar av järnvägsanpassade stadsplaner har därvid aldrig kommit till utförande.

Bei der Feststellung von den Auswirkungen der Eisenbahn auf den skandinavischen Stadtplan kann anfangs konstatiert werden, dass Skandinavien mit Bezug auf Stadtplanhaupttyp und Gesetzgebung über Stadtplanung und Bebauung kein homogenes Gebiet ausmacht.

Infolge gemeinsamer Stadtregelungssatzungen von 1641 und gleichartiger Bebauungsvorschriften von 1856 (SF) (Fig. 84) und 1874 (S) (Fig. 8) war also die Mehrheit der finnischen und schwedischen Städte am Zeitpunkt der ersten Eisenbahnen regelmässig entworfen und aufgebaut (Renaissanceplan/Schachbrettplan). Zu gleicher Zeit setzen die örtlichen Bebauungsvorschriften in Norwegen eine Anzahl umfassender, aber nicht ganz regelmässiger Regelungspläne durch (Fig. 35). Die Unregelmässigkeiten hier können häufig durch die Topographie erklärt werden. In Dänemark wurde die Mehrzahl der Handelsstädte im Mittelalter gegründet. Dieses geschichtliche Faktum neben der Tatsache, dass keine Stadtregelungsverordnungen eher als im 20. Jahrhundert erlassen worden sind, hat bewirkt, dass die dänischen Städte in der Mitte des 19. Jahrhunderts, mit vereinzelten Ausnahmen, nach ganz unregelmässigen Stadtplänen/Strassennetzen modelliert waren (Fig. 114).

Den skandinavischen Ländern gemeinsam war dagegen, dass sie zur Zeit der ersten Eisenbahnen nicht in vollen Ausmass von dem Industrialismus erreicht worden waren. Die ursprüngliche Eisenbahn fand infolgedessen meistens Anschluss an die vorindustrielle und hinsichtlich Einwohnerzahl und Fläche gewöhnlicherweise sehr bescheidene Stadt.

Fig. 36 zeigt die verschiedenen Ausbaustufen der städtischen Eisenbahnsysteme. Die Auswirkungen von diesen Stufen, Kategorie 1-6 genannt, auf den Stadtplan werden unten dargestellt. Kategorie 1-2 repräsentieren die ursprünglichen Bahnteile und Bahnhöfe. Im Einleitungskapitel, Abschnitt B, wird eine Anzahl Hypothesen und Probleme (mit Fig.) vorgelegt und dieses Kapitel enthält die Annahme, dass die ursprünglichen Eisenbahnen keine umfassenderen Eingriffe in die städtische Siedlung verursacht haben.

Nach der Durchnahme des Materials kann festgestellt werden, dass Eingriffe in mehr als 2 bebaute Viertel nur in 14 skandinavischen Eisenbahnstädten stattfanden (Fig. 19 und 20), was 7% von der Gesamtzahl der Eisenbahnstädte beträgt. Diese Stadtgruppe, die unter Eingriffen gelitten haben, ist identisch mit den C-Städten in Kapitel 4.2. (Fig. 17). Die geringe Zahl von C-

Städten kann dadurch erklärt werden, dass die Entfernung zwischen Bahnhof und Stadtmitte in der vorindustriellen skandinavischen Stadt sehr kurz war, wenn auch die Eisenbahn den eigentlichen Stadtkörper streifte (A-Stadt in Kapitel 4.2.). Dies war der Fall in 162 Städten (76% von der Gesamtzahl von Eisenbahnstädten) Es lag also in den meisten Fällen kein Bedürfnis vor, die Eisenbahn in die eigentliche Stadtsiedlung hereinzuziehen. Die Verlegung von Eisenbahn und Gleisgelände in einer längeren Entfernung von den Stadtkörper war vor allem durch topographische Verhältnisse und Besitzgrenzen verursacht. Diese Städte (B-Städte in Kapitel 4.2.). insgesamt 36, machten 17% von den Eisenbahnstädten aus.

Was hier erwähnt worden ist von Siedlungseingriffen seitens der Kategorien 1 und 2 gilt im allgemeinen für ganz Skandinavien. Was die Eingriffe der Eisenbahn in festgelegte aber nicht bebaute Stadtpläne betrifft weisen die verschiedenen Länder aufgrund verschiedenartiger Gesetzgebung über Stadtplan und Bebauung individuelle Merkmale auf. In Dänemark mangelte es im grossen ganzen an Ausbauplänen, in Finnland hatten fast alle Eisenbahnstädte bei der Entstehung der ersten Eisenbahn seit Jahrzehnten vorschriftmässige (Bebauungsverordnung von 1856) Stadtpläne, in Norwegen gab es festgelegte Regelungspläne für eine grosse Anzahl Städte und in Schweden zeigten sich die Effekte der Bauverordnung von 1874 erst als ungefähr 75% von den Städten Eisenbahnanschluss hatten.

Die ursprünglichen Eisenbahnen haben bemerkenswert wenige Eingriffe (in etwa 10 Städten) in den geltenden Stadtplan nach sich gezogen (Beispiel Fig. 30 und 31). Dies kann vor allem dadurch erklärt werden, dass die finnischen Städte in vielen Fällen nach geltenden Plänen ausgebaut worden waren (man vermied ja Eingriffe in die Siedlung) und dass die Eisenbahn, was Schweden betrifft, oft angelegt war, bevor der Stadtplan verwirklicht wurde.

Die Folgen der Eingriffe sind am häufigsten gewesen, dass gewisse Stadtplanabschnitte aufgegeben worden sind die Eisenbahn aber leidlich in den Plan hineingefügt worden ist (gemäss Fig. 2d im Einleitungsabschnitt).

Kategorien 3, 4 und 5b. Bei der Entstehung von späteren Bahnteilen innerhalb des Stadtbereiches wurde im Abschnitt der Einleitung angenommen, dass die Städte zufolge des Industrialismus gemäss Fig. 6b expandiert hätten und dass die Risiken eines Konflikts zwischen städtischer Siedlung und Eisenbahn dadurch zugenommen hätten.

Die Untersuchung des Materials ergab aber dass nur 10 Bahnteile in 9 Städten (8 schwedische und 1 dänische) (Beispiel Fig. 37) Hausschleifungen in der Viertelsiedlung oder geschlossener Siedlung herbeigeführt hatten. Gleichfalls wurde eine geringe Anzahl von festgelegten, nicht verwirklichten Stadtplänen von diesen neuen Bahnteilen berührt. Die wichtigsten Gründe dafür dürften sein dass 1) die neuen Bahnteile häufig verhältnismässig kurz nach der den ursprünglichen angelegt wurden, weshalb der bebaute Bereich der Städte nur in geringem Ausmass ausgeweitet worden war, und dass 2) der Zweigpunkt für Kategorie 4 so enfernt auf die Linie verlegt wurde, dass Siedlungs- und Stadtplaneingriffe vermieden werden konnten.

Kategorie 5a. Die Eisenbahngruppe, die am handgreiflichsten die bebauten Teile der Städte beeinflusst hat, ist die so genannten Verbindungslinien (in Kapitel 7.3.1. definiert). Dies ist selbstverständlich, weil wenigstens der eine von den beiden betreffenden Bahnhöfen in order in der Nähe von dem Stadtzentrum gelegen war (Fig. 47). Beim Studium der früheren Bodennutzung auf z. B. denjenigen Arealen, die die schwedischen Verbindungslinien in Anspruch nahmen, hat es sich herausgestellt, dass 27% (2,4 ha) von der Fläche bebauter oder unbebauter Grundstückboden und Strassen - und Platzboden. In einer Untersuchungsgruppe von 20 skandinavischen Städten wurde festgestellt, dass die ursprünglichen Eisenbahnen in diesen Fällen nur 7% von den entsprechenden Bodennutzungstypen in Anspruch nahmen.

Kategorie 6. Neue eingehende Linien und Personenbahnhöfe haben zwar wenigere Eingriffe (6 Städte) in die Städtische Siedlung als erwartet verursacht, dafür sind aber unter die 5 nachgewiesenen schwedischen Eingriffe vielleicht die schwersten, die von einer Eisenbahn in vorhandene Viertelsiedlung in Skandinavien je vorgenommen worden sind (Fig. 56).

Projektierte (und nicht ausgeführte) eingehende Linien und Lagesveränderungen der Gleisgelände. Eine Menge mehr oder weniger realistischer Projekte über neue eingehende Linien und Verlegungen von Gleisgeländen sind während der Untersuchungsperiode vorgelegt worden. Diese projektierten Bahnstrecken und Gleisgelände sind in mehreren Fällen in Stadtpläne eingetragen worden, aber nur ausnahmsweise wurden die Planteile, die an die eigentliche Bahnstrecke anschlossen, in nennenswerten Ausmass realisiert (Fig. 75 und 76).

Die indirekten Auswirkungen der Eisenbahn auf den Stadtplan. Die Schöpfung von einer direkten Verbindungsstrasse zwischen Bahnhof und Geschäftscentrum führte mehr oder weniger umfassende Strassendurchbrüche in 30 skandina-

vischen Städten herbei, von denen die meisten dänisch waren (mittelalterliche Stadtpläne mit länglichen Vierteln) (Fig. 82). Die Freilegung des offenen Platzes vor dem Bahnhofsgebände führte auch zu Eingriffen in vorhandene Siedlung oder Stadtpläne.

Stadtgrenze - Gleisgelände. Eine Voraussetzung der Möglichkeiten der Eisenbahn, direkt den Stadtplan zu beeinflussen, war dass der Bahnhof und seine nächsten Umgebungen innerhalb der Stadtgrenze gelegen waren. In Dänemark wurde das Gleisgelände in 65% von den Städten ausserhalb der Stadtgrenze verlegt (gegen 10-20% in den anderen skandinavischen Ländern). Dies zusammen mit dem Mangel an Stadtplan- und Bebauungsgesetz im 19. Jahrhundert hat es in manchen Fällen erschwert, die Beziehungen Stadsplan - Eisenbahn in Dänemark zu klären.

Gerade und geschwungene Bahnlinie contra Stadtplan. Im Abschnitt B des Einleitungskapitels wird angenommen, dass die gerade Bahnlinie am besten der Schachbrettstadt angepasst sei, und die geschwungene vor allem der Siedlung aus der Stadtplanperiode 2 (1900-1930 /Kap. 1.6.1./). In der Mehrzahl (69) der skandinavischen Schachbrettstädte brachte man den Anschluss durch gerade Bahnziehung zustande Die Verteilung innerhalb dieser Gruppe war aber 25 Städte mit gleichlaufender Eisenbahn und ganze 44 mit nichtgleichlaufender.

In den 25 Städten mit gleichlaufender Eisenbahn hat die Linie in der Regel der Siedlung und dem Stadtplan keine Barriere gesetzt. Der Stadtplan hat folgentlich in mehreren Städten mit erhaltener Orientierung auf der Rückseite des Gleisgeländes und der Eisenbahn fortgesetzt werden können (Fig. 86).

Was die 44 Städte mit nicht-gleichlaufender Eisenbahn betrifft kann hingewiesen werden auf die denkbaren Hauptalternativen für Stadtplan auf der Vorder- und Rückseite der Eisenbahn (Fig. 3 des Einleitungskapitels). Hier wurde also eine verhältnismässig breite, siedlungsfreie Zone zwischen Stadtkörper und Eisenbahn vorausgesetzt (B-Stadt nach Kapitel 4.2.). In den verhältnismässig wenigen Fällen, wo eine derartige bebaubare Zone zur Verfügung gestanden hat, ist in der Regel der vorhandene Schachbrettplan bis an die Eisenbahn verlängert worden, um eventuell auf der Rückseite der Eisenbahn dieselbe Orientierung als die Eisenbahn zu bekommen (Fig. 107).

Längere, geschwungene Linien waren mit den Stadtplanidealen der Periode 1 völlig unverträglich. In denjenigen Fällen, wo vorhandene Schachbrettpläne

von gebogenen Eisenbahnstrecken durchzogen worden sind, hat dies sehr unregelmässige Verstümmelungen der Viertel herbeigeführt (Fig. 93).

Die unregelmässigen Stadtpläne der Periode 2 mit geschwungenen Strassenelementen waren selbstverständlich der gebogenen Eisenbahn besser angepasst, und die Kombination von grösseren und kleineren Vierteln hat natürlich auch zu einer besseren Anpassung beigetragen (Fig. 92).

Mallstadtpläne. In 12 skandinavischen Städten hat die Eisenbahn geradeaus als Mall bei der Ausarbeitung der Stadtpläne funktioniert. In 10 Fällen handelte es sich um Schachbrettpläne (Fig. 88).

Beziehung Bahnhofsgebände - Stadtplan. Während der Stadtplanperiode 1 wurde Edelsvärds Planvorschlag für eine Eisenbahnstadt vorgelegt (Fig. 83). Das wichtigste Element in diesem Plan war eine sehr breite Mittelachse bis an das Bahnhofsgebäude. Diese Planidéen sind in erster Linie ausserhalb der Gruppe von Eisenbahnstädten ausgeführt worden, nämlich in den Ortschaften die durch die Eisenbahn gegründet wurden.

Während der Stadtplanperiode 2 hat Hallmans Musterplan als Vorbild gedient (Fig. 116) und zu dieser Zeit betont man die Bedeutung des Bahnhofes als stadtplanschaffendes Element. Ganze Stadtplanabschnitte wurden jetzt um das eigentliche Bahnhofsgebände aufgebaut.

Die Auswirkungen der Eisenbahn auf die Stadtpläne sind was die Stadtplaneperiode 3 betrifft, überhaupt schwer zu beurteilen. Es mangelt dem Stadtplan hier an der Einheitlichkeit, die für die Pläne der beiden anderen Perioden charakteristisch waren.

Als Schlusskommentar muss hervorgeboben werden, dass die Eisenbahn trotz mehrerer angeführten Musterbeispiele meistens einen stark beschränkten Einfluss auf die Gestaltung des Strassennetzes in den skandinavischen Eisenbahnstädten ausgeübt hat. Dies dürfte davon abhängig sein, dass man in den skandinavischen Ländern es nicht zugelassen hat, dass die städtische Siedlung der Eisenbahn wich. In den Fällen, wo trotz allem Eingriffe gemacht wurden, hat es spezielle Gründe (z.B. fortifikatorische oder topographische dafür gegeben. Ebenfalls ist man bei der Herstellung von Stadtplänen in der späteren Hälfte der Stadtplanperiode 1 und während der ganzen Stadtplanperiode 2 oft ein wenig zu optimistisch hinsichtlich der Entwicklungsmöglichkeiten der Städte gewesen. Ganze eisenbahnangepasste Stadtpläne und Teile davon sind dabei niemals realisiert worden.

CITERAD LITTERATUR.

AAGESEN, Aa.: Geografiske studier over jernbanerne i Danmark. København 1949.

AF SCHULTÉN, M.: Helsingfors, stad vid havet. Helsingfors 1956.

AHLMANN, H.W:son. m.fl.: Stockholms inre differentiering. Stadskollegiets utlåtanden och memorial 1934:51. Stockholm.

AMÉEN, L.: Kulturspår. Geografiska Notiser 1961:4.

" : Stadsplanetyper. Svensk Geografisk Årsbok 1961.

" : Staden och järnvägarna. Geografiska Notiser 1962:2.

" : Stadsbebyggelse och domänstruktur. Meddelanden från Lunds Universitets geografiska institution. Avhandlingar 46. Lund 1964.

" : Staden och vattnet. Geografiska Notiser 1965:3.

" : Stadsplanestudier över Kalmar. SGÅ Lund 1965.

" : Stadsplan och bebyggelseutveckling i Jönköping under de sista 100 åren. Ingår i Jönköpings stads historia del III. Jönköping 1971.

ANDRESEN, C.: Nogle betragtninger ved indvielsen af ny Sønderborg H station. Vingehjulet 8 maj 1967.

APPLETON, J.H.: Railways and the Morphology of British Towns. Ur Urbanization and its Problems. Oxford 1970.

ARCHITEKTEN. Tidskrift. København 1902-28.

ATLAS ÖFVER FINLAND 1910. Helsingfors 1911.

ATTERBERG, A J.: Förslag till centralbangård i Göteborg. Teknisk Tidskrift 1901:11. Stockholm.

BESKRIVNING kortfattad, över den historiska och tekniska utvecklingen av vissa större statsbanestationer. Del I och II. Stockholm 1938.

BIDSTRUP, K.: Ebenezers disciple. København 1971.

BOOK, T.: Bangården som stadselement - en Helsingforsstudie. Geografiska Notiser 1968:4. Lund.

" : Nordiska stadsplanetyper. Geografiska Notiser 1969:4. Lund.

" : Stadsplan och järnväg i Norden. Terra 1970:2. Helsingfors.

" : Stadsplan och järnväg i Norden. Lic.avh. Lund 1971:1.

" : Järnvägen i stadsplanen, en nordisk inventering. SGÅ Lund 1971:2.

" : Skånelands befästa städer. Ale 1973:2. Lund.

BRAUNER, G.: Järnvägsstaden. Järnvägens roll i dagens samhällsplanering. Järnvägsteknik 1962:7 och 1963:7.

BRUUN, D.: Danmark - Land og Folk. København 1919-21.

BYGGEKUNST. Tidskrift för Norske Arkitektforbundet. 1910-1950.

CARLSEN, C.J.: Banegaardsanlaegene i Kjøbenhavn 1911. Kjøbenhavn 1911.

CEDERLÖF, J.: Ekenäs stads historia del III. Ekenäs 1964.

CENTRALSTATION, Göteborgs, dess historiska utveckling och ombyggnad under åren 1927-30. Stockholm 1930.

CENTRALSTATION, Stockholms, dess historiska utveckling och ombyggnad under åren 1925-27. Stockholm 1927.

COLDEVIN, A.: Sarpsborg gjennom hundre år, 1839-1939. Oslo 1950.

DAHLGREN, S.: Skara. Ur Sveriges städer nu och fordom del 4, utgiven av Alb. Roosval. Stockholm 1921.

DANIELSEN, R.: Trondheim Bys Historie, del IV. Trondheim 1958.

EDELSVÄRD, A.W.: Plan och byggnadssätt för Landsortsstäder och Förstäder. Tidskrift för Byggnadskonst och Ingeniörsvetenskap. Stockholm maj 1859.

EILER RASMUSSEN, S.: København, et bysamfunds saerspraeg og udvikling gennem tiderne. København 1969

ERNO, M.-KIVINEN, O.: Generalplan för Tavastehus. Tavastehus 1957.

EWALD, F.: En översikt över tidigare framlagda förslag till lösning av Hälsingborgs stads bangårdsfråga m.m. Opublicerad sammanställning 1941.

FREDING, M. och LJUNGBERG, P.: Jönköping de många spårens stad. Ur Småländska järnvägar. Malmö 1972.

GRAARUD, G.: Holmestrand og omegn. Kristiania 1907.

HALS, H.: Fra Christiania til Stor-Oslo. Et forslag til generalplan for Oslo. Oslo 1929.

HANSEN, E. och PIHLER, M.: Laegeforeningens boliger på Østerbro. København 1971.

HANSEN, J.C.: Administrative grenser og tettstedsvekst. Bergen/Oslo/Tromsø 1970.

HANSEN, L.: Fra det gamle Ringsted og egnen deromkring. Ringsted 1949.

HANSEN, V.: Bebyggelsens historie. Ur Danmarks Natur, Bind 9. København 1970.

HELSINGFORS Historia, Helsingfors stads, del III:1, IV:1 och V:1. Helsingfors 1950-65.

HJELHOLT, H.: Sønderborg bys historie, del II. Sønderborg 1966.

INGSTAD, O.: Veivaesendet. Ur Bergen 1814-1914 del 2. Bergen 1915.

JENSEN, N.: Jernbaner. København 1970.

JOSEPHSON, R.: Stadsbyggnadskonst i Stockholm intill år 1800. Uppsala 1918.

JÄRNVÄGAR, Statens 1856-1906. Historisk - teknisk - ekonomisk beskrifning. Stockholm 1906.

JÄRNVÄGAR, Sveriges, hundra år, Stockholm 1956.

JÄRNVÄGSSTATISTIK, Allmän. Statistiskt sammandrag för åren 1881-1915 av Kungl. Järnvägsstyrelsen. Stockholm 1920.

JØRGENSEN, H.: København, Fra boplads til storby, del II. København 1948.
KAUKOVALTA, K.V.: Uudenkaupungin historia, neljäs osa, 1875-1918. Uusikaupunki 1943.
KELLETT, J.R.: The impact of railways on Victorian cities. London/Toronto 1969.
KRISTINESTAD: Historia, Kristinestads, Kristinestad 1915.
LANGDALEN, E.: Systematisering av tettstedssituasjoner. Plan 1963:1.
LARSSON, Y.: Inkorporeringsproblemet. Svenska Stadsförbundets skriftserie 1912:6. Stockholm 1912.
LILIENBERG, A.: Svenska stadsanläggningskonsten under de senaste 50 åren. Svenska Stadsförbundets minnesskrift 1912.
LINDAHL, G.: Karlstad 1865: Stadsbyggnad för hundra år sedan. Ur Värmland förr och nu 1965. Meddelanden från Värmlands Fornminnes och Museiförening. Årg. 63. Uppsala 1965.
" : Om kollektivtrafik i stora städer. Svensk Naturvetenskap 1968.
LINDEN, G.: Städernas planläggning och lagstiftning i samband därmed efter 1850. Internationella stadsbyggnadsutställningens katalog. Göteborg 1923.
LJUNGGREN, G.: Atlas öfver Sveriges städer med deras alla egor och jordar. 89 kartor upprättade 1853-61. Stockholm 1862.
LORENZEN, V.: Christian IV:s Byanlaeg København 1937.
LUNDÉN-CRONSTRÖM, I.: Här är Helsingfors. Helsingfors 1964.
LUNDQVIST, M. och SELLING, G.: Heinrich Neuhaus´ Panorama över Stockholm på 1870-talet. Stockholm 1954.
LÄHTEENOJA, A.: Rauman kaupungin historia IV, Rauma 1809-1917. Rauma 1939.
MEURMAN, O-I.: Stadsplanerna för Finlands städer under svenska tiden. Arkkitehti-Arkitekten 1954:4-5.
MOBERG, O.: Karlshamns historia, del IV, 1863-1949. Karlshamn 1950.
MUNTHE, L.W.: Kungliga Fortifikationens Historia V:2, 1811-1900. Filipstad 1960.
MYKLAND, K.: Trondheim Bys Historie del III, Trondheim 1955.
NELSON, H.: Svenska stadstyper: byggnadsmaterial och stadsplaner. SGÅ Lund 1931.
NILSSON, J.E.: Sundsvalls Historia, del V, 1862-88. Sundsvall 1943.
NORDENSTRENG, S.: Fredrikshamns stads historia, del 3, 1812-1910. Fredrikshamn 1911
ODENCRANTS, R.: Haparanda stad 100 år. Uppsala 1945.
OLSEN, E.: Folk og bebyggelse. Ur Bergen 1814-1914, del 1. Bergen 1914.

OREDSSON, S.: Järnvägarna och det allmänna. Bibliotheca Historica Lundensis XXIV. Lund 1969.

PAULSSON, G.: Svensk stad, del I och II. Stockholm 1950.

PEDERSEN, S.: Inledningen till Norgeavdelningen i Internationella stadsbyggnadsutställningens katalog. Göteborg 1923.

RANCKEN, A.W.: Helsingfors, från småstad till storstad. Helsingfors 1932.

RISOM, S.: Ny Byplan for Ringsted. Architekten 1918:41.

SELLING, G.: Esplanadsystemet och Albert Lindhagen. Stockholm 1970.

STEEN, S.: Kristiansands Historie 1814-1914. Oslo 1948.

STÄDTEBAU, der. Tidskrift. Berlin 1921, 1925 och 1927.

SUOLAHTI, E.: Helsingfors 1550-1950. Helsingfors 1950.

TAUBE, B.: Helsingborgs järnvägars historia. Gillet Gamla Helsingborg, Handlingar VI, Hälsingborg 1943.

TIDSKRIFT, Teknisk. Stockholm 1866, 1891, 1901, 1903, 1904, 1905, 1906, 1910 och 1919.

TRAP, J.P.: Statistisk - topografisk Beskrivelse af Danmark. Kjøbenhavn 1858-60.

" : Statistisk - topografisk Beskrivelse av Hertugdømmet Slesvig. Kjøbenhavn 1860-64.

" : Statistisk - topografisk Beskrivelse af Danmark. Kjøbenhavn 1872-79.

" : Kongeriget Danmark. Kjøbenhavn 1898-1906.

" : Kongeriget Danmark. København 1920-30

" : Danmark. København 1953-70.

TRAPP, O. och SCHLYTER, G.: Kortfattad återblick öfver Helsingborgs utveckling under halfseklet 1863-1912. Ur Helsingborgs stads minnesskrift med anledning av stadsfullmäktiges 50-åriga tillvaro 1863-1912. Helsingborg 1913.

TYCHSEN, V.E.: Fortifikations-Etaterne og Ingenieurkorpset 1684-1884. Kjøbenhavn 1884.

TÄFLINGSFÖRSLAG, prisbelönade samt inköpta, till stadsplan för Helsingborg 1906. Helsingborg 1906.

UTSTÄLLNINGSKATALOGEN, Internationella stadsbyggnadsutställningen. Nordiska avdelningen: Danmark, Finland, Norge och Sverige. Göteborg 1923.

VIBAEK, J.: Københavns anden hovedbanegård. Ur Historiske Meddelelser om København Årbog 1971. København.

VIGELAND, N.P.: Kongsvinger 1854-1954. Kongsvinger 1954.

WILLIAM-OLSSON, W.: Huvuddragen av Stockholms utveckling 1850-1930. Meddelande från geografiska institutet vid Stockholms högskola nr 37.

Stockholm 1937.

ÅSTRÖM, K.: Svensk stadsplanering. Stockholm 1967.

ÅSTRÖM, S.-E.: Samhällsplanering och regionbildning i kejsartidens Helsingfors. Studier i stadens inre differentiering. Helsingfors 1957.

ÖHNELL, E.: Om spårviddens inverkan på en järnvägs byggnadskostnad och om valet av spårvidd. Ur Teknisk Tidskrift. Stockholm 1891.

ØSTVEDT, E.: De norske jerbaners historie, del III. Oslo 1954.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING.

sid.

INLEDNING 1

A. Stadens funktionella delar 1

B. Järnvägen i stadsplanen 7

C. Litteratur 15

D. Undersökningsområde 21

E. Materialinsamling 23

F. Svårigheter och osäkerhetsfaktorer 24

KAP. 1. KORT STADSPLANEHISTORIK ÖVER DE NORDISKA LÄNDERNA 26

1.1. Inledning 26

1.2. Finland 26

1.3. Sverige 29

1.4. Norge 34

1.5. Danmark 37

1.6. Periodindelning och översikt för Norden 38

KAP. 2. JÄRNVÄGSAREALERNAS UTVECKLING INOM STÄDERNA 39

2.1. Inledning 39

2.2. Lund 40

2.3. Eslöv 41

2.4 Helsingborg 41

Sammanfattning kap. 2 42

Tabell 1-3 47

KAP. 3. TIDIGARE MARKANVÄNDNING INOM DE URSPRUNGLIGA EXPROPRIATIONS-OMRÅDENA 51

3.1. Inledning 51

3.2. Redovisning av markanvändningen i två stadsgrupper 51

Sammanfattning kap. 3 53

KAP. 4. JÄRNVÄGSSTADEN REDOVISAD I MODELLER OCH TYPSERIER 54

4.1. Tidigare konstruerade modeller och typserier 54

4.2. Typexempel på järnvägens anslutning till stadskroppen .. 56

KAP. 5. INGREPP ORSAKADE AV DEN URSPRUNGLIGA JÄRNVÄGEN 59

5.1. Järnväg contra stadsbebyggelse 59

5.1.1. Inledning 59

5.1.2. C-städer 60

5.2. Järnväg contra övriga arealer inom stadsområdet 63

sid.

5.2.1. Inledning 63
5.2.2. Övrig bebyggelse 64
5.2.3. Utfyllnader 64
5.2.3.1. Nordisk inventering 64
5.2.4. Befästningsanläggningar 71
5.2.4.1. Stadsfästningar under 1800-talet 71
5.2.4.2. Modellserie 73
5.3. Ursprunglig järnväg contra stadsplan 79
5.3.1. Inledning 79
5.3.2. Finland 80
5.3.3. Sverige 82
5.3.4. Norge 83
Sammanfattning kap. 5 84

KAP. 6. SPÅRSYSTEMENS UTBYGGNAD INOM STÄDERNA 87

KAP. 7. TILLKOMNA JÄRNVÄGSELEMENT (KATEGORIERNA 3-6) CONTRA STADS-BEBYGGELSE OCH STADSPLAN 89
7.1. Inledning 89
7.2. Kategorierna 3, 4 och 5b 89
7.2.1. Ingrepp i bebyggelse 89
7.2.2. Ingrepp i stadsplan 91
7.2.3. Järnvägen som stadsplanereviderande faktor 94
7.2.4. Analys av 7.2.1. och 7.2.2. 94
7.2.5. Järnvägsprojekt contra stadsplaneförslag 95
7.3. Kategori 5a (sammanbindningsbanor) 97
7.3.1. Inledning och definition 97
7.3.2. Sverige 99
7.3.2.1. Allmän del och tabeller 99
7.3.2.2. Kommentar till tabellerna 11 och 12 .. 103
7.3.3. Danmark 104
7.3.3.1. Allmän del och tabeller 104
7.3.3.2. Kommentar till tabellerna 12 och 14 .. 107
7.3.4. Norge 108
7.3.5. Nordiska exempel 109
7.4. Förändrade ingångslinjer och personbangårdslägen (kategori 6) 112
7.4.1. Gruppindelning 112

sid.

7.4.2. Nya ingångslinjer och personbangårdar contra stadsbebyggelse 117
7.4.3. Nya ingångslinjer och personbangårdar contra stadsplan 122
7.4.4. Projekterade nya ingångslinjer och bangårdar contra stadsplan 128
7.4.4.1. Till någon del utförd stadsplan 128
7.4.4.2. Ej utförd stadsplan 140
7.5. Bangårdsutvidgningar contra bebyggelse/stadsplan 143
Sammanfattning kap. 7 149

KAP. 8. INDIREKT INVERKAN AV JÄRNVÄGEN PÅ STADSPLANEN 152

KAP. 9. FÖRHÅLLANDET STADSGRÄNS - BANGÅRD 154
9.1. Inledning 154
9.2. Sverige 154
9.3. Finland 157
9.4. Danmark 158
9.5. Norge 158
Sammanfattning kap. 9 159

KAP. 10. RAK OCH SVÄNGD JÄRNVÄGSLINJE CONTRA STADSPLAN 160
10.1. Inledning 160
10.2. Stadsplaneperiod 1 160
10.2.1. Rak järnvägslinje 160
10.2.1.1. Rutnätsstäder 160
10.2.1.1.1. Parallella järnvägslinjer 162
10.2.1.1.2. Icke-parallella järnvägslinjer .. 168
10.2.1.2. Städer med oregelbunden stadskärna 171
10.2.2. Svängd järnvägslinje 171
10.2.2.1. Rutnätsstäder 171
10.2 2.1.1. Olika grader av anpassning till kurvlinjen 171
10.2.2.1.2. Inventering av de nordiska städerna med svängd järnvägslinje .. 174
10.2.2.2. Städer med oregelbunden stadskärna 175
10.2.2.2.1. Svängd järnvägslinje inpassad i koncentrisk stadsplan 175

sid.

10.2.2.2.2. Rätvinklig stadsplan lagd över svängd järnvägslinje 176

10.3. Stadsplaneperiod 2 177

10.3.1. Rak järnvägslinje 177

10.3.2. Svängd järnvägslinje 177

10.4. Stadsplaneperiod 3 178

Sammanfattning kap. 10 179

KAP. 11. JÄRNVÄGEN SOM MÖNSTERLIKARE 180

11.1. Inledning 180

11.2. Stadsplaneperiod 1 180

11.3. Stadsplaneperiod 2 181

11.4. Stadsplaneperiod 3 181

11.5. Förverkligade "mönsterlikar-stadsplaner" i järnvägsstäder 181

11.6. "Mönsterlikar-stadsplaner" i järnvägsspontanorter 183

11.7. Ej förverkligade "mönsterlikar-stadsplaner" 183

Sammanfattning kap. 11 185

KAP. 12. BEBYGGELSE OCH PLANERING I B-STÄDER 187

12.1. Inledning 187

12.2. Stadsgränsens betydelse för utformningen av B-stadsbältet 188

12.2.1. Skanderborg 190

12.2.2. Enköping 190

12.2.3. Jämförelse mellan B-stadsbälten utbyggda spontant eller efter stadsplan 192

12.3. Specialfall 1: Ringsted 193

12.4. Specialfall 2: Kongsvinger 194

Sammanfattning kap. 12 194

KAP. 13. FÖRHÅLLANDET STATIONSBYGGNAD - STADSPLAN 197

13.1. Stadsplaneperiod 1 197

13.1.1. Regelbunden stadsplan 197

13.1.2. Oregelbunden stadsplan 200

13.1.3. Gränsfall: regelbunden + oregelbunden stadsplan 201

13.2. Stadsplaneperiod 2 201

13.3. Stadsplaneperiod 3 208

sid.

13.4. Stationsbyggnaden på bangårdens baksida 209

13.4.1. Järnvägsstäder 209

13.4.2 Järnvägsspontanorter och övriga orter 210

Sammanfattning kap. 13 210

KAP. 14. NEDLAGDA JÄRNVÄGAR. MARKANVÄNDNING OCH STADSPLANERING 211

14.1. Bangårdar 211

14.1.1. Nordisk inventering 211

14.1.2. Köpenhamns huvudbangård II 213

14.2. Övriga bansträckningar inom städerna 219

14.3. F.d. järnvägsmark i anslutning till existerande bangårdar 220

ZUSAMMENFASSUNG 226

LITTERATURFÖRTECKNING 231

MEDDELANDEN FRÅN LUNDS UNIVERSITETS
GEOGRAFISKA INSTITUTION

Serie Avhandlingar

I. Herman Richter: Skånes karta från mitten av 1500-talet till omkring 1700. Bidrag till en historisk-kartografisk undersökning. (1929)
II. Josef Westin: Kulturgeografiska studier inom Nätra-, Näske- och Utbyåarnas flodområden samt angränsande kusttrakter. (1930)
III. Herman Richter och Wilhelm Norlind: Orbis Arctoi Nova et Accurata Delineatio Auctore Andrea Bureo Sueco 1626. (1936)
IV. Sven Björnsson: Sommen-Åsundenområdet. En geomorfologisk studie. (1937)
V. Arne Sandell: Tektonik och morfologi inom dalformationen med omgivande urbergsterräng. (1941)
VI. Sven Dahl: Torna och Bara. Studier i Skånes bebyggelse- och näringsgeografi före 1860. (1942)
VII. Karl Erik Bergsten: Isälvsfält kring norra Vättern. Fysisk-geografiska studier. (1943)
VIII. Carl Erik Nordenskjöld: Morfologiska studier inom övergångsområdet mellan Kalmarslätten och Tjust. (1944)
IX. Sven Björnsson: Blekinge. En studie av det blekingska kulturlandskapet. (1946)
X. Karl Erik Bergsten: Östergötlands bergslag. En geografisk studie. (1946)
XI. Tor Holmquist: Den halländska vinterfiskehamnsfrågan. (1947)
XII. Olof Ängeby: Landformerna i nordvästra Jämtland och angränsande delar av Nord-Tröndelag. (1947)
XIII. Axel Wennberg: Lantbebyggelsen i nordöstra Östergötland 1600-1875. (1947)
XIV. Lars Bjerning: Skånes jord- och stenindustri. Dess utveckling, lokalisering och betydelse ur näringsgeografisk synvinkel. (1947)
XV. Allan Weinhagen: Norbergs bergslag samt Gunnilbo och Ramnäs till omkring 1820. Studier i områdets närings- och bebyggelsegeografi. (1947)
XVI. Helge Stålberg: Smålands skogs- och träförädlingsindustrier. En näringsgeografisk studie. (1947)
XVII. Folke Lägnert: Veteodlingen i södra och mellersta Sverige. (1949)
XVIII. Yngve Nilsson: Bygd och näringsliv i norra Värmland. En kulturgeografisk studie. (1950)
XIX. Olof Ängeby: Evorsionen i recenta vattenfall. (1951)
XX. Karl Erik Bergsten: Sydsvenska födelseortsfält. (1951)
XXI. Folke Lägnert: Valmanskåren på Skånes landsbygd 1911-1948. (1952)
XXII. Olof Nordström: Relationer mellan bruk och omland i östra Småland 1750-1900. (1952)
XXIII. Arvid Bergdahl: Israndsbildningar i östra Syd- och Mellansverige med särskild hänsyn till åsarna. (1953)
XXIV. Sven E. Behrens: Morfometriska, morfogenetiska och tektoniska studier av de nordvästskånska urbergsåsarna, särskilt Kullaberg. (1953)
XXV. Torsten Hägerstrand: Innovationsförloppet ur korologisk synpunkt. (1953)
XXVI. Gunhild Weimarck: Studier över landskapets förändring inom Lönsboda, Örkeneds socken, nordöstra Skåne. (1953)
XXVII. Ingemar Larsson: Structure and Landscape in Western Blekinge, Southeast Sweden. (1954)

XXVIII. Sven Godlund: Busstrafikens framväxt och funktion i de urbana influensfälten. (1954)
XXIX. Folke Lägnert: Syd- och mellansvenska växtföljder. Del I. De äldre brukningssystemens upplösning under 1800-talet. (1955)
XXX. Olof Ängeby: Toppkonstans, erosionsytor och passdalar i Jämtland och Tröndelag. (1955)
XXXI. Gunnar Johnsson: Glacialmorfologiska studier i södra Sverige. (1956)
XXXII. Folke Lägnert: Syd- och mellansvenska växtföljder. Del II. 1900-talet. (1956)
XXXIII. Olof Nordström: Befolkningsutveckling och arbetskraftsproblem i östra Småland 1800-1955. (1957)
XXXIV. Sven Godlund: Befolkning - regionsjukhus - resmöjligheter - regioner. (1958)
XXXV. Elis Pålsson: Gymnasiers rekrytering och lokalisering. (1958)
XXXVI. Harald Svensson: Glaciation och morfologi. En glacialgeografisk studie i ett tvärsnitt genom Skanderna mellan södra Helgeandskusten och Kultsjödalen. (1959)
XXXVII. Erik Ljungner: Nahuel Huapi. Ein geographischer Querschnitt durch die Anden in Patagonien. (1959)
XXXVIII. Nils Lewan: Om pendling mellan bostad och arbetsplats. En undersökning med material från sydvästra Skåne. (1960)
XXXIX. Åke Mattsson: Morphologische Studien in Südschweden und auf Bornholm über die nichtglaziale Formenwelt der Felsenskulptur. (1962)
XL. Stig Nordbeck: Framställning av kartor med hjälp av siffermaskiner. (1964)
XLI. Olof Nordström: Svensk glasindustri 1550-1960. (1962)
XLII. Jan Davidsson: Littoral Processes and Morphology on Scanian Flatcoasts. (1963)
XLIII. Martin Markgren: Detaljmorfologiska studier i fast berg och blockmaterial. Geomorfologisk studie inom Fennoskandia med Skåne. (1962-1963)
XLIV. Martin Markgren: Geomorphological Studies in Fennoscandia. II. Chute Slopes in Northern Fennoscandia. A. Regional Studies. (1964)
XLV. Martin Markgren: Geomorphological Studies in Fennoscandia. II. Chute Slopes in Northern Fennoscandia. B. Systematic Studies. (1964)
XLVI. Lennart Améen: Stadsbebyggelse och domänstruktur. (1964)
XLVII. Arvid Bergdahl: Det glaciala landskapet. (1961)
XLVIII. Olof Nordström-Solveig Mårtensson: Turism på Öland. (1966)
XLIX. Jan O. Mattsson: The Temperature Climate of Potato Crops. (1966)
L. Nils Lewan: Landsbebyggelse i förvandling. (1967)
LI. Gösta Nordholm: Skånes äldre ekonomiska geografi. (1967)
LII. Sven Godlund-Torsten Hägerstrand-Bengt Svanström: Samhällsutvecklingen och samhällsplaneringen. (1967)
LIII. Tor Fr. Rasmussen: Storbyutvikling og arbeidsreiser. (1966)
LIV. Erik Fagerlund-Harald Svensson-Sven Lindqvist m.fl.: Infrarödtermografi. Principer och naturgeografiska tillämpningar. (1967)
LV. Lars Eldblom: Structure foncière, organisation et structure sociale. (1968)
LVI. Knut Norborg: Jordbruksbefolkningen i Sverige. (1968)
LVII. Gunhild Weimark: Ulfshult. (1968)
LVIII. Rune Järvenstedt-Sven Lindqvist-Jan O. Mattsson m.fl.: Televisionsystem i naturgeografisk forskning. (1968)
LIX. Arne Jakobsson: Omflyttningen i Sverige 1950-1960. (1969)
LX. Åke Hillefors: Västsveriges glaciala historia och morfologi. (1969)

LXI. Sven Lindqvist: Bebyggelseklimatiska studier. (1970)
LXII. Torsten Hägerstrand, Gunnar Törnqvist m.fl.: Urbaniseringen i Sverige. (SOU 1970:14)
LXIII. Bengt Sahlberg: Interregionala kontaktmönster. Personkontakter inom svenskt näringsliv - en flygpassagerarstudie. (1970)
LXIV. Björn Hedberg: Kontaktsystem inom svenskt näringsliv. En studie av organisationers externa personkontakter. (1970)
LXV. Mats-G. Engström: Regional arbetsfördelning. Nya drag i förvärvsarbetets geografiska organisation i Sverige. (1970)
LXVI. Torsten Persson: Geomorphological Studies in the South-Swedish Highlands. (1972)
LXVII. Dewitt Davis: A Factorial Ecology of Malmö 1965. The Social Geography of a City. (1972)
LXVIII. Zoltan Petery: Studier i svensk regionplanering. Regionplanering enligt byggnadslagen i mindre regioner. (1972)
LXIX. Tommy Book: Stadsplan och järnväg i Norden. (1974)
LXX. Hans Abrahamson: Studier i jordbrukets omstrukturering. (1974)